НЕИЗВЕСТНАЯ ВОЙНА

АФГАН

Афганская война зачастую ассоциируется с пылью, солярной гарью, лязгом гусениц, мертвящей тишиной кишлаков, стылым холодом горных перевалов, мучительным напряжением саперной работы... Но без поддержки с воздуха многие наземные операции были бы обречены на кровавый провал. Они – воздушные бойцы – вдосталь пережили ужасы войны; они, как и пехота, изнывали от жары, атаковали, рисковали, вытаскивали из-под огня своих товарищей, погибали. И все же у них, военных летчиков, была своя война... Впервые в одной книге собран и систематизирован бесценный материал о боевой работе вертолетчиков в Афганистане.

МЫ АТАКУЕМ С НЕБЕС

Сергей СЕРГЕЕВ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Афганская война зачастую ассоциируется с пылью, солярной гарью, лязгом гусениц, мертвящей тишиной кишлаков, стылым холодом горных перевалов, мучительным напряжением саперной работы… Но без поддержки с воздуха многие наземные операции были бы обречены на кровавый провал. Они — воздушные бойцы — вдосталь пережили ужасы войны; они, как и пехота, изнывали от жары, атаковали, рисковали, вытаскивали из-под огня своих товарищей, погибали. И все же у них, военных летчиков, была своя война… Впервые в одной книге собран и систематизирован бесценный материал о боевой работе вертолетчиков в Афганистане.

- Сергей Сергеев
  ○

Сергей Сергеев
МЫ АТАКУЕМ С НЕБЕС

Посвящается памяти всех тех, кто ушел в последний вылет в небо Афганистана.

С благодарностью тем, кто и в бой шел с фотоаппаратом.

Прошло более двадцати лет с тех пор, когда советские войска вышли из Афганистана…

Большое видится на расстоянии, и, может, только теперь настала пора спокойного, без истерик и политических метаний в ту или иную сторону, осмысления происходивших там событий. Для войск, участвующих в любой войне, критерием победы является всегда степень выполнения поставленных перед ними задач. С этой точки зрения советскими войсками поставленные перед ними задачи были выполнены. Они вышли из Афгана с достоинством, не уронив своей чести и не склонив знамен. Чего стоила для них эта победа, рассказывается в книге С. Сергеева.

В книге подробно, с опорой на документальные свидетельства освещены технические аспекты применения авиации в составе ОКСВА, а также приведены множественные примеры образцов подлинного мужества наших современников, продолжателей традиций своих отцов — воинов великой армии, победивших в той, самой кровавой за мировую историю войне.

Ценность этого исторического труда заключается еще и в том, что в нем нет места художественному вымыслу, политическому заказу, технической ангажированности. Холодный, точный анализ, выверенный на основе множества свидетельств и документов, прекрасно иллюстрированный подобранными весьма к месту фотографиями, все это дает возможность читателю окунуться в атмосферу *того* времени и *того* места действия.

Книга, без всякого сомнения, будет интересна не только участникам войны в Афганистане, не только авиационным экспертам и специалистам, но и широкому кругу читателей, интересующихся возможностью приоткрыть для себя страницы истории, до этого освещенные недостаточно ясно или несистемно.

От лица всех авиаторов армейской авиации России хотелось бы поблагодарить автора за проделанную им огромную работу по

обобщению и систематизации столь разрозненной информации, за кропотливый труд по отделению правды от домыслов, истины от политических «наносов» и идеологической плесени.

Заслуженный военный летчик Российской Федерации, военный летчик — снайпер, генерал-лейтенант А. СУРЦУКОВ (начальник управления армейской авиации ВВС России в 2003–2005 гг.)

Победы любят все. И люди, и государства. В тоталитарном государстве это более выражено потому, что это позволяет отвлечь мысли народа о странном господствующем положении руководящей верхушки, о вечном дефиците всего и везде, создать имидж гениальности руководителей, непогрешимости партии, совершенства идеологии и т. п. В послевоенной истории СССР были эпохальные свершения — первый спутник, Юрий Гагарин, фактическая победа на Кубе и во Вьетнаме. К концу семидесятых годов стал возникать спрос на образ героя, не списанного с плакатов, а живущего рядом, в соседнем доме. Как нельзя кстати с точки зрения политики и продвижения идеи социализма в 1978 г. произошла Саурская (Апрельская) революция в Афганистане, давшая шанс СССР, оказав всемерную помощь и подавив очаги сопротивления непокорных, утвердиться в этом регионе, по опыту событий в Венгрии и Чехословакии. Мы не станем здесь рассказывать историю события, историю передела власти и конфликтов на этой земле, пламя которых тлело и полыхало практически без перерывов, мы остановимся на роли авиации в войне СССР в Афганистане. На той войне, что с болью и кровью вросла во весь советский народ — от «европейской» Прибалтики до полуграмотных кишлаков Азии, от заснеженного Заполярья до субтропического Кавказа.

Рельеф, положение, высоты Афганистана предопределили то, что война стала «вертолетной». Трудолюбивые «вертушки» взяли на себя практически весь объем перевозок по отдаленным постам и заставам, от боеприпасов и топлива до писем, воды и дров. Вертолеты стали зачастую единственным шансом на выживание зажатой в бою группы и возможностью павшим обрести покой на родине, а не подвергаться надругательствам на чужбине, шансом матери упасть на могилу сына, не оставшегося на камнях Афгана. Мы поведем рассказ о роли вертолетов армейской авиации и погранвойск КГБ СССР в той войне и постараемся отдать дань уважения мужеству летчиков, техников и техническому таланту создателей этих машин.

Костяк авиационной группировки Советской Армии в

Афганистане создавался с организацией в январе 1980 г. 34-го смешанного корпуса, переформированного в апреле того же года в 50-й Отдельный смешанный авиационный полк (ОСАГТ). Полк формировался на аэродроме Чирчик, в СССР, его первым командиром стал командир Каганского 280-го ОВП подполковник Б. Г. Будников. Формирование шло сложно, так как это было не просто вновь создаваемое соединение мирного времени, а полк, формируемый в полувоенных условиях путем переброски эскадрилий и машин с разных формирований. На полигонах под Каганом отработали полеты на практический потолок 4500 м, посадку на площадки с высотой 1400 м. Командиры звеньев освоили посадку на площадки с высотой 2600 м. Все экипажи работали по целям на высокогорном полигоне, так как аэродром Кабул, на котором предстояло базирование, находится на высоте 1785 м. Ко всему прочему и фактор времени и спешки имел большое значение — даже боевого знамени полк не имел аж до 30 апреля 1980 г.! Но, как бы то ни было, а уже со второй декады февраля 1980 г. полк был перебазирован в Кабул, на территорию Кабульского международного аэропорта. В первой половине 1980-го г. в состав полка входили: 1-я АЭ — три отряда Ан-12 и Ан-26 (всего — 12 машин), 2-я ВЭ — 20 Ми-24В и Ми-24Д, 3-я ВЭ — 24 Ми-8 и Ми-9, ТЭЧ, которая тоже была необычной — практического опыта одновременного обслуживания и обеспечения боевых действий ударных, транспортных вертолетов и самолетов пока практически не было ни у кого. А в ноябре 1981 г. в полк пришел первый Ан-30, количество которых к 1984 г. достигло четырех. Жизнь на новом месте была далека от идеала — поначалу жить особенно негде было, и лишь со временем для личного состава были построены одноэтажные типовые щитовые домики-бараки, в которых удалось разместить состав, исходя из поэскадрильевого принципа. Помимо этого, там же были размещены 263-я отдельная разведывательная эскадрилья на Миг-21, 395-й ОБАТО, 682-й Отдельный батальон связи и 245-й ОРАТО.

Хотя опыт полетов в условиях высокогорья имели далеко не все, экипажи отличались высоким уровнем выучки и летного мастерства. Например, из 65 экипажей в 32 были командиры уровня «Военный летчик 1-го класса», а 20 имели 2-й класс. Первый боевой приказ был отдан 13 марта 1980 г., это было прикрытие войск 40 ОА в провинции Кундуз. Так началась боевая жизнь нового полка. Уже 10 апреля 1980 г. состоялось первое массовое применение 14 вертолетов — Ми-8МТ под командованием подполковника О. М. Кучеренко, имевшего уже две командировки по исполнению «интернационального долга» —

на Кубу в 1962 г. и в Чехословакию в 1968 г. И вот новая операция в Афганистане. Тогда был успешно высажен тактический десант у Н. П. Аудак.

Нельзя сказать, что в тот период сопротивление и ПВО моджахедов было мощным и организованным — оружие было в большей степени старым и только стрелковым. Пуски ПЗРК случались крайне редко, и были это далекие от совершенства «Стрела-2», украденные дезертирами со складов армии ДРА, и «Red Eye». Однако свою первую потерю полк понес уже 24 апреля 1980 г. — в полусотне километров на юго-запад от Кабула огнем ДШК был сбит Ми-24 Д. А. Корчагина, причем он и оператор погибли, а борттехнику удалось остаться живым. 6 июня 1980 г. был сбит огнем крупнокалиберного пулемета вертолет Ми-8Т ст. л-та Никифоровича — в районе н. п. Газни вертолет снизился, попал в зону огня стрелкового оружия и был сбит. Экипаж погиб. В общей сложности за первый год той войны полк потерял 8 машин и 7 человек, совершив 12 278 боевых вылетов. Однако интенсивность боевой работы неуклонно росла и к концу 1981 года достигла 18 684 б. в. Росли и нагрузки на экипажи — при норме мирного времени, в котором находился весь СССР, в 100 часов для Ми-24 и 110 часов для Ми-8 в год, налет в ДРА составлял в среднем 370–410 часов, но имелись и уникумы с налетом в 780–900 часов! В 1982 г. полк получил первую награду — орден «Красная Звезда».

Новые реалии быстро поменяли психологию людей, понятие «подвиг» перестало быть понятием из книг о войне, а стало нормой жизни. М-р Рудников на Ми-8Т летом 1980 г. в районе н. п. Катай-Ашру (70 км западней Кабула) произвел посадку в сложном глубоком ущелье на высоте 3000 м, попал под огонь моджахедов, — вертолет получил множественные повреждения, но Рудникову удалось спасти м-ра Северина, который был сбит противником над этим ущельем. Сам Северин был ранен в голову, но сумел приземлить горящий вертолет и в таком состоянии вытащил из-под обломков своих товарищей и укрыл их за валуном до того, как начали взрываться боеприпасы. Ведомый, к-н Лубягин, прикрывал операцию спасения и отхода с воздуха. Пара Ми-8, ведущий к-н Гуничев, ведомый к-н Панга, в августе 1980 г. выполняла минирование перевалов восточней г. Джелалабад, на границе с Пакистаном. Ведущий вертолет был обстрелян из ДШК и получил повреждения. Ведомый засек огневую точку и нанес по ней снайперский удар. Ведущий благополучно сел в н. п. Асадабад, и вертолет был в течение суток восстановлен. Позже разведка выяснила, что был уничтожен расчет из 4 пакистанских солдат и 1 офицера.

Круг задач 50-го ОСАП был огромен и разносторонен. Помимо задач по огневой поддержке действий армии и элементов «свободной охоты» за перемещением банд, полк занимался перевозкой личного состава, грузов, эвакуацией больных и вывозом убитых, поиском и спасением, ретрансляцией и связью, прикрытием автоколонн, задачами по установке минных полей и их ликвидации, разведкой и досмотром караванов, корректировкой артогня и т. п. Отдельно стоит упомянуть сопровождение взлета гражданских и транспортных самолетов, причем прикрывать следовало в буквальном смысле — при обнаружении пуска ракет было предписано идти на сближение с ней вплоть до полного прикрытия «грудью» своего борта сопровождаемый самолет. Например, 18 мая 1986 г. кабульский экипаж направил свой Ми-24 на ПЗРК при сопровождении транспортных вертолетов Ми-6, причем летчикам спастись не удалось.

К слову сказать, все годы нашего присутствия там не прекращали работу гражданские аэропорты в Кабуле и Кандагаре, хотя соседство отрядов гражданского воздушного флота Афганистана с полками военных вертолетов и самолетов было обременительным; стояли там и машины афганских ВВС. В Кабуле, например, стоял 373-й транспортный авиационный полк, в Баграме — 322-й ИАП и 355-й АПИБ, в Шинданде — 335-й САП, Кандагаре — 366-й ИАП, в Мазари-Шарифе — 393-й УАП. Кроме того, в Баграме работал авиационный ремонтный завод (АРЗ), который обеспечивал ремонт авиатехники, а в Кабуле располагалась учебная база Летно-технической школы (ЛТШ). Кстати, со многими из этих подразделений СССР связывали самые теплые отношения, сформированные в те времена, когда слово «шурави» переводилось как «советский», «друг» безо всякого иронического подтекста.

Вот такой случай соседства с гражданским флотом. Осенью 1982 г. при возвращении в Кабул при сильном ветре вертолеты садились «по-самолетному», на максимальной скорости. Один из вертолетов, однако, зашел на посадку на минимальной скорости, при этом его закрутило, лопасти зацепили бетон, и машина, груженная двумя бомбами и двумя блоками НУРСов, опрокинулась и загорелась. Оператор смог выскочить из кабины, кислородным баллоном разбил стекло кабины летчика и вытащил его, борттехник покинул вертолет самостоятельно. Вскоре раздался взрыв, осколки вертолета долетели даже до стоянок гражданских бортов. Для наших летчиков соседство с аэропортом оказалось благоприятным — тут же подъехали афганские

пожарные машины и ликвидировали последствия взрыва и пожара. А вот аэропорт оказался закрыт на целый день для сбора осколков и проверки вероятных повреждений самолетов.

Моджахеды умело пользовались расположением 50-го ОСАП, близлежащими горами и поддержкой местного населения — стали частыми обстрелы расположения полка из минометов, ракет и самодельных примитивных, но весьма эффективных ракетных комплексов. Например, 1 сентября 1988 г. был обстрелян и уничтожен склад боеприпасов, причем снаряды и ракеты рвались еще полдня, что заставило растаскивать вручную, под осколками, вертолеты. Такие обстрелы еще в начале войны вынудили продумать меры по укрытию персонала, и теперь вид самодельных бомбоубежищ и землянок никого не удивлял. Были и более страшные последствия обстрелов — 13 сентября 1988 г. РС попал в Ленинскую комнату 3-й ВЭ (по другим данным, 4 ВЭ), убив там 13 человек! Как обнаружила потом дежурная группа, недалеко была оборудована площадка с пусковыми трубами РС, причем таймеры были точно выставлены на время обеда, чтоб достичь локального скопления людей, — враг был отнюдь не глуп. Причем этот обстрел был вторым в этот день, а первыми, с другого направления, были обстреляны (без потерь, только немного контужен близким разрывом начальник ТЭЧ звена В. Князев) таймерными РС Ил-76 и вертолеты его прикрытия — враг точно знал, когда будет осуществляться вылет и машины будут заправлены и «набиты» людьми!

Враг работал над модернизацией своего оснащения — все годы шел и к 1985 г. произошел качественный переворот в оснащении, организации банд. Вот воспоминание командира разведвзвода в 1982 г.: «Трофейное оружие уже не впечатляло — железо и есть железо. А вот ламинированные карты под пленкой вызывали профессиональное уважение. Ты ее хоть стирай, а ей хоть бы хны. Новенькие американские спутниковые радиостанции в заводской упаковке. В комплекте динамо, крути педали и получай 12 вольт. Не надо никаких аккумуляторов с их извечной проблемой подзарядки. Японские панорамные бинокли с осветленной оптикой, спальные мешки на гагачьем пуху, фонари, коробки с батарейками». Место дедовских ружей «буров» Lee-Anfield Mk I и немногочисленных точек ЗГУ и ДШК заняли грамотно продуманные эшелоны обороны и ПВО, построенные и оснащенные не без участия западных специалистов. Поступление к моджахедам современных радиосредств, прослушивание наших переговоров, приобретение мятежниками опыта работы на авиационных частотах приводили иногда к запаздыванию

десантов при блокировании бандформирований на их базах. От экипажей требовалась дисциплина радиообмена, использование кодированных таблиц, слов и фраз, выдерживание режима молчания. Враг умнел на глазах — приобретался боевой опыт, менялась тактика, осваивались новые технические средства. Поэтому среди прочих новых задач подразделениям 40-й армии и ПВ пришлось даже решать вопросы по радиоперехвату и пеленгованию радиостанций противника, для чего были срочно затребованы военные переводчики и студенты восточных факультетов филологических ВУЗов.

Умело против вертолетов душманы пользовались даже гранатометами — в условиях горных теснин это дешевое оружие было очень эффективно. Вертолеты расстреливались или непосредственно прямой наводкой, или выстрелом гранаты «на самоликвидацию» — на излете граната подрывалась, рассеивая вокруг эпицентра осколки. В 1982 г. в Асадабаде был выстрелом в упор сбит Ми-8 к-на Н. Иванова — граната попала в область правого двигателя и редуктора, взлетающий вертолет тут же рухнул, но летчикам удалось спастись. На протяжении войны это будет неоднократно показано в дальнейшем изложении, опасность обстрела РПГ оставалась очень высокой и, к сожалению, весьма действенной. В массовую поставку вооружения, включая новейшие ПЗРК, помимо Китая, Египта *(Китай кроме стрелкового вооружения и оснащения поставлял нелицензионную копию «Стрела-2» — Hongying-5A, а Египет ту же «Стрелу» и ее модифицированный вариант — Ayn As Sakr/Sakr Eye)* и других арабских стран, включились США, Италия, Англия и другие страны, сыны которых теперь гибнут на землях неспокойного Афганистана и от оружия, произведенного их отцами 25–30 лет назад — грустная ирония недальновидной политики и желания «подгадить» великой державе. «58 ООО американцев погибли во Вьетнаме, и я думаю, что русские тоже должны получить свое», — сказал 14 января 1984 г. депутат конгресса США Чарльз Уилсон в интервью «Дэйли-телеграф». Как видим сегодня, парни Америки погибли во Вьетнаме зря — ничему не учит История эту страну с ее вечными претензиями править миром, не имея на это ни прав, ни возможностей, а зачастую, ума и дальновидности. Документально доказаны как поставки вооружения Америкой, так и оснащение ею центров сопротивления. Хочется спросить — хранится ли сейчас в штаб-квартире ЦРУ в Ленгли сувенир — тубус от первого успешного пуска боевиками Исламской партии Хекматияра ПЗРК «Стингер», которым был 25 сентября 1986 г. сбит Ми-24 А. Селиванова из 335-го ОБВП (по сведениям А. Райляна — Ми-8МТ капитана А.

Гиниатулина) в присутствии французских и американских журналистов?

База в провинции Герат была построена в 1984–1985 гг. в соответствии с планом, разработанным западногерманскими и иранскими военными инженерами. А всего имелось 212 специализированных центров и пунктов подготовки (178 — на территории Пакистана и 34 — в Иране), позволяющих осуществлять подготовку свыше 75 тыс. человек в год. В большинстве центров проводилось общее военное обучение. Оно включало в себя изучение материальной части стрелкового оружия и практические стрельбы, овладение основами тактики ведения боевых действий, отработку навыков ориентирования на местности, оказание первичной медицинской помощи. Кроме того, программы подготовки предусматривали религиозно-политическую обработку, курс антиправительственной и антисоветской пропаганды в Иране. Для идеологической обработки обучаемых был создан специальный пропагандистский факультет при Кумском теологическом центре. То, что пропаганда — одна из основ партизанской войны, душманы поняли сразу. Листовки к местному населению, воззвания к нашим солдатам попадались часто.

Несмотря на то что наши категорически не брали ничего даром у местных, даже виноград был привозной, пропагандисты из душманов множили мысли типа «У простого народа ничего не осталось. Мясо съели русские, кости растащили Тараки, Амин, Бабрак». Ничем не гнушались в войне за умы. Известен даже такой курьезный, но интересный факт.

В 1984 г. была захвачена кинопередвижка с порнофильмами, подобранными по принципу «азиатская девушка-белые мужчины». Инструктор-пропагандист комментировал происходящее на экране в стиле «вот что сделают неверные с вашими ханум, когда придут в ваш кишлак». Антисоветская пропаганда пошла и на мировом уровне, в том числе и в кинематографе. Очередная серия похождений супергероя Рэмбо была посвящена Афганистану, где он, конечно, перебил тысячи туповатых, вечно пьяных «комми», спас пленных и попутно кучу детишек-бачат вольного афганского народа. Интересно, а будет новая серия, где эти детишки подросли и убивают теперь земляков Сталлоне и другого киноклоуна — агента 007, разгромившего пол-Баграма и угнавшего Ан-12?..

Соотечественники Слая и другие иностранцы-инструкторы и разведчики не раз попадались среди убитых при перестрелках. Например, 23 сентября 1984 г. при разгроме каравана на маршруте возле поселка Спинбульдак был убит американский

инструктор по организации ПВО. 18 сентября 1985 г. в перестрелке был убит «журналист» с оружием в руках и шифроблокнотом Чарльз Торнтон. В апреле 1988 г. были уничтожены два мотоцикла у границы с Пакистаном. Часть бандитов смогла уйти, но среди вещей и трупов нашлись документы, фото- и радиоаппаратура «корреспондента» из ФРГ. А вот цитата из письма ген. — м-ра К. Шипачева автору: *«8 ноября 1986 г. в составе группы радиотехнической разведки произвели 3 вылета. В этих полетах специалисты засекли координаты множества бандитских радиостанций. Некоторые расшифрованные переговоры велись англоязычными наемниками».*

Особое внимание уделялось вопросам подготовки диверсантов-террористов и руководящего состава вооруженных формирований. Для тех, кто не забывает обвинить СССР в разжигании войны в Афганистане с ее «исконно миролюбивым народом-тружеником», стоит отметить, что некоторые базы (например, Джавара) создавались на протяжении многих лет, а строительство началось еще до прихода к власти НДПА для ведения борьбы с режимом Дауда. Они представляли собой комплекс наземных и подземных (тоннельного типа с защитной толщей 15–20 м) сооружений. В них размещалось все необходимое для жизни, быта и боевой деятельности: командный пункт с узлом связи, учебный и пропагандистский центры, несколько казарм, множество складов оружия, боеприпасов и материальных средств, авторемонтные и оружейные мастерские, патронный завод, госпиталь, тюрьма. Имелись административные здания и жилые дома для размещения высокопоставленных лиц и иностранных представителей. База располагала автономным электро- и водоснабжением. В ряде учебных центров обучались специалисты по минноподрывному делу, применению зенитно-пулеметных средств (ДШК, ЗГУ) и других видов оружия, создавались также специализированные центры с раздельным обучением специалистов по боевому применению переносных зенитных ракетных комплексов (Мамадгарт, Варсак, Садда, Аравали и др.) и пусковых установок реактивных снарядов. Нашими войсками неоднократно проводились выставки захваченного трофейного оружия и оснащения с непременным акцентом на фирменные знаки производителей с обязательным приглашением иностранных журналистов. А в Рустамкалае среди прочего была выставлена полностью оснащенная ракетная установка с комплектом снарядов — в результате дерзкой операции спецназа, с большими потерями у душманов она была захвачена в горах и выставлена как предостережение всем желающим обстреливать наши гарнизоны.

А тем временем боевые действия продолжались. 22 января 1985 г. погиб экипаж из шести человек и двух офицеров ГБУ Ан-26РТ из 1-го АЭ, выполнявший задачи ретранслирования связи над Чарикаром. В Чарикарскую долину направили вертолеты ПСС и пару Ми-24Д для их прикрытия, но восьмерки не могли сесть из-за сильного огня противника, тоже прорывавшегося к месту падения ретранслятора. Пришлось дожидаться подхода бронегруппы, отсекая врага огнем от места падения самолета. В этой операции героизм проявил ведомый пары прикрытия Ми-24 — Илья Рыжкин заметил пулеметчика, который, стоя в полный рост, от пояса стрелял по машине В. Домницкого. Времени на доворот и атаку врага не было, и он смог своим бортом закрыть машину командира — семь пуль РПК противника прошили баки в днище вертолета, и машина пошла, оставляя за собой шлейф керосина; до Баграма дошли на последних каплях, и турбины стали уже на рулежке. Трагедия с самолетом повторилась спустя три месяца — И марта 1985 г. в 16 км от Баграма ракетой сбили Ан-30 к-на Горбачевского. Экипаж смог покинуть машину на парашютах, а командир и его помощник ст. л-т Иванов стали сажать поврежденный самолет. На втором заходе пожар на борту пережег тяги управления, и неуправляемая машина рухнула на землю, не дав возможности спастись двум летчикам.

Применение ПЗРК заставило изменить тактику, и теперь вертолеты были прижаты к земле, попадая в зону неэффективного огня ПЗРК, но зато в зону поражения стрелкового оружия и гранатометов. Правда, многие летчики отмечают, что на сверхмалых высотах вертолет, как ни странно, имеет много больше шансов выжить под огнем ствольной ПВО — пулемет ДШК или ЗГУ весят прилично, и мгновенно перекинуть его на новый сектор обстрела не так уж и легко, учитывая угловые скорости перемещения целей и необходимое упреждение; чтоб достать вертолет, прижавшийся к земле, иногда душманы были вынуждены вылезать на крыши строений, где они становились беззащитными целями. Задачи, выполняемые 50-м ОСАП, внесли корректировку в его состав — с конца 1985 г. он стал состоять из четырех эскадрилий — добавилась вторая АЭ самолетов специального назначения, включавшая в себя Ан-26РТ, Ан-26РР, Ан-26М, Ан-30Б, и были усилены существующие вертолетные эскадрильи. Правда, нагрузки тоже выросли существенно, и в 1987 г., например, полк выполнил 26 202 б/в.

ПЗРК был мобильным и грозным врагом — его зона применения начиналась почти сразу за периметром постов охраны, душманы понимали, что в таком случае после использования они смогут просто раствориться в народе и ничем

себя не выдать. Например, 1 декабря 1984 г. ПЗРК попал в Ми-24 к-на Сущевского, выполнявший разведывательный полет всего в нескольких километрах от границ Кабула, практически в пригородных поселениях. Вертолет взорвался еще в воздухе, но экипаж покинул вертолет на парашютах. К сожалению, парашют борттехника не раскрылся, и он погиб.

Мощная осколочно-фугасная БЧ ПЗРК «Стингер» значительно повысила шансы врага на поражение вертолета одним выстрелом. Дело в том, что стрелки несли личную ответственность за количество пусков по цели, и расход ракет был жестко лимитирован. 14 января 1987 г. над Суруби ракетой был сбит Ми-8МТ из 239-й ОВЭ, причем были «выбиты» сразу оба двигателя и вертолет стал падать.

Вертолет перевозил пассажиров, потому в той катастрофе было четыре жертвы — из восьми человек только четверо успели покинуть вертолет, воспользовавшись парашютами. 27 февраля 1987 года над Газни был сбит Ми-24 к-на С. Рабко — ракета попала прямо в вертолет, остановились оба двигателя, и машина стала валиться, порубив винтом экипаж, пытавшийся покинуть ее на парашютах.

Летчикам пришлось изобретать новые методы поведения в аварийных ситуациях. После попадания ракеты до полного уничтожения вертолета проходит не более 7–10 секунд. В большинстве случаев из-за малой высоты нет возможности применить парашют, и летчики изобрели действенный способ — пораженная машина сразу, нырянием, бросается на землю и непосредственно над землей выравнивается и сажается. Аварийные люки и подвеска сбрасываются еще в воздухе, стоп-краны перекрываются в момент касания земли. 15 июля 1987 г. Ми-24 м-ра Поканова из 239-й ОВЭ на высоте 50 м получил ракету в двигатель. Не растерявшись, командир сразу сбросил подвески на «невзрыв», сбросил дверь и с ходу «уронил» вертолет прямо по курсу полета. Выпустив шасси, он посадил машину, и экипаж быстро ее покинул. Нечто аналогичное вспоминает и К. Шипачев из 335-го ОБВП о своем эпизоде с попаданием ракеты 4 апреля 1987 г., об этом будет рассказано ниже.

Афганистан и без огня моджахедов был сложным регионом для ведения боевых действий.

На рассвете 14 декабря 1985 г. Ми-24П к-на Г. Черкасова из 335-го ОБВП несся на предельно малой высоте на перехват каравана на востоке Джелалабада. Однако летчик был на мгновение ослеплен лучами восходившего солнца и чуть «клюнул» вертолетом. Этого оказалось достаточно, чтобы

вертолет задел носом бархан, подпрыгнул и снова рухнул уже с удвоенной силой. При этом сразу погиб борттехник, а летчик-оператор получил смертельные ранения, от которых скончался через час. Экипаж был подобран «восьмеркой» из родного полка, а вертолет восстановили рем-бригады, переброшенные к месту падения.

Потеря вертолета 50-го ОСАП без огневого противодействия произошла 12 июля 1985 г. Над Панджшером на высотах 4100–4300 м работало восемь Ми-24, прикрывая высадку десанта на склон горы на высоте ок. 3500 м. Машина к-на Ю. Олейника вдруг попала в порыв попутного ветра, забросившего его на гору высотой порядка 4600 м, и экипажу ничего не оставалось, как с ходу выпустить шасси и совершить вынужденную посадку, сильно «притерев» вертолет о камни. Экипаж потом был забран десантными Ми-8 МТ, а вот снять поврежденный Ми-24 с этой высоты так и не получилось. Тяжелые последствия имела ошибка в пилотировании Ми-24 из газнийской 239-й ОВЭ 19 октября 1987 г. Командир вертолета капитан Иванов при резком маневре зацепил пилоном гору — вертолет разрушился полностью, кабина оторвалась от фюзеляжа. Просто чудо, что командир и оператор ст. л-т Гринкевич остались живы. Проблема небоевых потерь стояла очень остро и трагично. Высокая загруженность руководителей полетов, усталость экипажей, бытовая неустроенность — все это создавало лишний риск и предпосылки к авариям и катастрофам.

В Кабуле 21 октября 1987 г. произошло столкновение Ан-12БК и Ми-24 50-го ОСАП. К-н А. Григорьев повел свой Ан-12 рейсом на Ташкент, но в это же время полосу пересекал Ми-24, пришедший с вылета на сопровождение. Тяжелый самолет уже не мог остановиться, но и резко набрать высоту тоже не получилось — он только начал отрыв от полосы, и в результате кабина самолета столкнулась с РВ вертолета. Самолет стал разрушаться, по инерции подскочил в воздух и рухнул на ближний привод, полностью сгорев. Из 19 человек на борту спасся только хвостовой стрелок, смогший вывалиться из горящего самолета, когда тот упал на землю.

Конечно, на территории Афганистана дислокация вертолетных полков и эскадрилий не ограничивалась одним 50-м ОСАП. Еще до ввода советских войск, к марту 1979 г., СССР поставил Афганистану 16 Ми-8, двумя частями по 8 машин. А в Баграме разместили эскадрилью Ан-12, узел связи и другие подразделения. К июлю этого года туда же прибыла эскадрилья Ми-8Т подполковника А. Белова из Бухары. 4 сентября 1979 г. в Кабул для охраны посольства СССР в Афганистане прибыл отряд

пограничников в количестве около 50 человек. Туда же для обеспечения их деятельности и решения других задач были направлены два пограничных вертолета Ми-8Т с экипажами из 10-го ОАП (КВПО).

На аэродромах Союза началось постепенное перебазирование частей в южные округа — площадки в Кокайды, Калай-Море, Сандыкачи. Интересно отметить, что для поддержания секретности экипажам раздали карты Ирана и пустили слух, что экипажи готовят для поддержания антишахской революции в этой стране. Однако 25 декабря 1979 г. все стало на свои места, и подразделения были переброшены на границу с Афганистаном. Помимо широко известного захвата Кабула, дворца Амина, боевые действия начались и в других регионах. И декабря 1979 г. 280-й ОВП п-ка Б. Будникова в г. Каган (Среднеазиатский ВО СССР) был поднят по тревоге, личному составу выдали пистолеты и по 16 патронов, и все четыре эскадрильи (2 Ми-6 и 2 Ми-8) были переведены в Чирчик, забрали десант с машинами и минометами (с посадкой на заправку в Марах) и 13 декабря перелетели в п. Сандыкачи, где для посадки такой группы не было площадок и было перекрыто шоссе. Уже оттуда 2 января 1980 г. они с посадкой в Шинданте для дозаправки (накануне туда летал один Ми-8 командира первой эскадрильи м-ра Кукушкина для разведки, причем десантники лежали на полу, чтобы показать, что борт якобы пустой) вошли в Афганистан, и был высажен крупный вертолетный десант в Кандагаре, что позволило взять под контроль аэропорт и ключевые узлы этого важнейшего города, который и стал его основной базой на всю войну. Первым командиром 280-го ОВП в Кандагаре стал В. Бухарин.

12 февраля в провинции Кундуз силами десантной роты, высаженной с вертолетов, был захвачен мост, контролирующий перемещение в этом секторе региона. Нужно сказать, что СССР еще не вполне вступил в полноправное пользование понятием «агрессор», и для сокрытия действий вертолетов на часть из них нанесли, часто не очень правильно и аккуратно, опознавательные знаки ВВС ДРА; более того, сначала и экипажи старались подбирать из уроженцев южных районов страны, с ярко выраженной «афганской» внешностью.

Одновременно с этим в районах, прилегающих к границе СССР, работали вертолеты Погранвойск (в СССР, как и сейчас, пограничники не входили в состав армии, а являлись структурой КГБ) с целью обустройства застав и постов «с той стороны» границы, что позволило возвести еще один барьер на пути перетекания войны в южные республики СССР *(к большому*

сожалению, организация службы этого рода войск не любит афиширования, и качественные фотоматериалы, четкие воспоминания по этой теме редки и не систематизированы). На тот момент укомплектованность погранвойск вертолетами была недостаточно мощной, и поэтому для выполнения рейсов по перевозке имущества и оснащения постов привлекались даже машины Аэрофлота. В первый период (декабрь 1979 — январь 1982 гг.) пограничники обеспечивали и сопровождали ввод Ограниченного контингента советских войск в Афганистан отдельными рейдовыми действиями. Силами сводных боевых отрядов и мотоманевренных групп были прикрыты наиболее опасные направления на советско-афганской границе (Пянджское и Памирское), а также создана сплошная 15-километровая зона безопасности вдоль всей границы. Численность пограничной группировки в Афганистане в этот период составляла около 2,5 тысячи человек с учетом мобильных резервов и пограничной авиации, действующих с территории Советского Союза.

Летное училище в Мазари-Шарифе, лето 1979 г. Советский специалист готовит афганского летчика к полету на самолете L- 39 производства ЧССР.

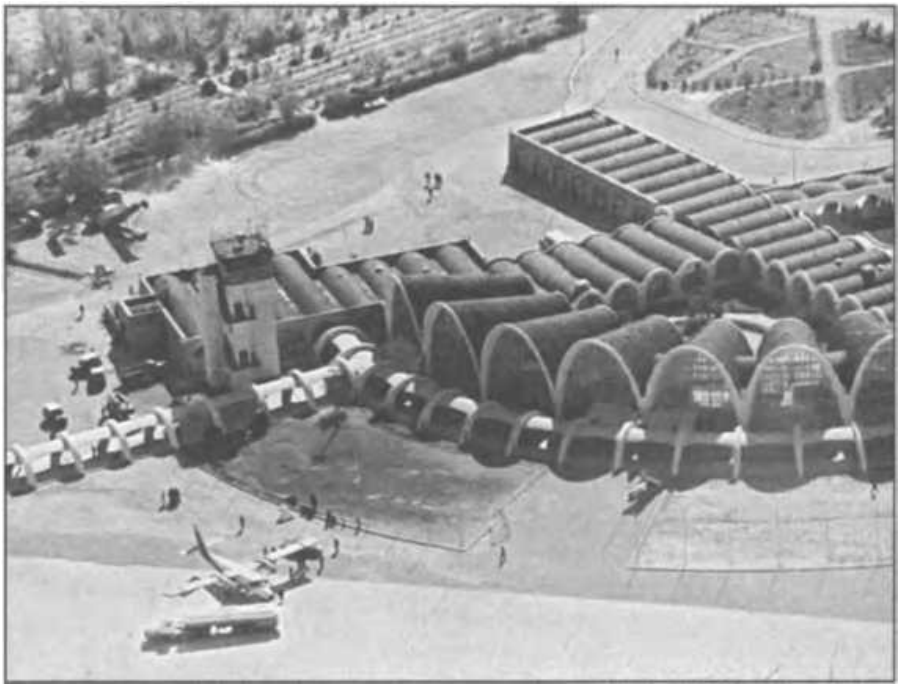
Советские войска еще стесняются своей роли в той войне — наспех перекрашенные 03, восточные лица летчиков. Сентябрь 1980 г. Кабул. Одни из первых советских Ми-8Т. Стоит обратить внимание на 03 ДРА, нанесенные рядом с закрашенными звездами.

Летчики 280 ОВП в аэропорту Кабула, на пути в Кандагар, октябрь 1981 г. Для экономии ресурса по первым временам часть вертолетов доставлялась самолетами ВТА.

Тяжелый труд летчиков ВТА еще ждет своих воспевателей.

Постараемся хотя бы просто показать роль и объемы этих перевозок.

Транспортные самолеты и аэрофлотовские рейсы постоянно нуждались в сопровождении вертолетами.



За все годы пребывания ОКСВ в ДРА не прекращали работу международные аэропорты Кабула и Кандагара.

Нурсы с таймерным пуском, обнаруженные спецназом.

Нерешенность проблемы частых обстрелов вынудила заняться сооружением укрытий на всех аэродромах.

Последствия обстрела помещений 50 ОСАП 13 сентября 1988 г.

Командир 22 Брен Герасимов позирует с захваченным у моджахедов ПЗРК.

Помимо поставок вооружения, активно велась и борьба за умы населения Афганистана и Советской армии.

Для иллюстрации справедливого утверждения о постоянной подпитке бандитского движения регулярно проводились выставки захваченного вооружения, на которые приглашались и западные журналисты.

Погрузка трофеев и выставка захваченного в Рустамкалае вооружения.

Обломки Ми-24П капитана Г. Черкасова, 14 декабря 1985 г

«Воздушные кавалеристы» в полной экипировке.

Авария Ми-24 из 239 ОВЭ, Газни — Гардез. 19 октября 1987 г.

Вечернее планирование боевых действий завтрашнего дня. Кандагар, 1986 г.

Кундуз, 1987 г

.

Почему-то совершенно мало освещается участие авиации Погранвойск в войне в Афганистане. Попытаемся хоть немного восполнить этот пробел. Для оснащения погранзастав привлекался даже отряд Як-40

Памятник в Кундузе, установленный в память В. Гайнутдинова и других летчиков 181 ОВП.

Ми-8Т майора Н. Бабенко, Кандагар, 280 ОВП,1982 г.

Хорошо видны ЭВУ старого образца, прозванные «чемоданами». Видны пулеметы ПКТ и складная броня в кабине

Кабул. Памятник возле штаба 50 ОСАП.

В начале 1980 г. в составе Краснознаменного Среднеазиатского пограничного округа (КСАПО) была одна отдельная авиаэскадрилья (Мары), имевшая 12 вертолетов Ми-8Т и два самолета Ан-24. 31 января 1980 г. четыре экипажа вертолетов под командованием майора Ф. Шагалеева (будущего Героя Советского Союза) совершили первые вылеты на территорию Афганистана по маршруту Пяндж — Нанабад — Янгикала — Московский. В этот период действий в Афганистане на участок КСАПО привлекались вертолеты из Восточного и Закавказского погранокругов: в 1980 г. в среднем по 8 экипажей, в 1981 г. — по 10 экипажей, а в 1982 г. — по 12 экипажей ежемесячно. Дальневосточный пограничный округ выделял 1 экипаж со сменой на месте. Одновременно в КСАПО шло наращивание авиационных сил и средств. Так, уже в середине 1980 г. авиаэскадрилью в Марах усилили двумя звеньями вертолетов Ми-8, а в 1981 г. была сформирована отдельная эскадрилья в Душанбе, располагавшая 16 вертолетами и 4

самолетами. На базе эскадрильи в Марах развернули отдельный авиаполк в составе двух эскадрилий с 36 вертолетами Ми-8 и Ми-24. Укомплектование экипажей осуществлялось также переводом летно-технического состава из частей и подразделений других погранокругов.

Первая крупная операция «Горы-80» по очистке от моджахедов приграничной афганской полосы в северной части Бадахшана была предпринята в феврале — марте 1980 г. Подразделения Хорогского, Московского и Пянджского погранотрядов на 30 БТР и БМП во взаимодействии с высадившимися десантами под прикрытием вертолетов очистили от бойцов полевого лидера Абдуллы Вахоба кишлачную зону полосой более 150 км и на глубину до 10 километров. Высадку десанта и его боевое обеспечение осуществляли 11 вертолетов Ми-8Т. В праздничный для нас день 23 февраля 1980 г. в момент высадки пограничного десанта один из вертолетов был обстрелян противником и подбит. Радиотелеграфист рядовой А. Малыгин, находившийся в нем, погиб. Вообще авиация погранвойск в той войне работала напряженно, и только за первый год можно еще назвать крупные операции «Весна-80», «Лето-80» и «0сень-80» в приграничных районах северного Бадахшана и провинции Тахар, в которых была освобождена значительная территория, что позволило афганским властям, учитывая удаленность региона от источников снабжения душманов, создать здесь органы власти и подразделения охраны.

23 мая 1980 г. для прикрытия границы ДРА с Пакистаном и Китаем была проведена операция «Крыша». Пограничники от Мургабского отряда Краснознаменного Восточного пограничного округа (КВПО) выставили гарнизоны на северо-востоке Афганистана (в его так называемом Гиндукушском «аппендиксе»), закрыв более 200 километров афганопакистанской границы, перехватывая в дальнейшем караваны с оружием, боевиков и агентов противника, следовавших из-за рубежа в Афганистан. В этой операции для десантирования пограничников и прикрытия выдвигавшейся наземной группы было задействовано более десятка вертолетов Ми-8Т алма-атинского 10-го ОАП. В первые дни десантирования и обустройства гарнизонов на точках экипажи вертолетов выполняли по 8–15 вылетов в день каждый, находясь в воздухе по 3–6 часов. Одна из вертолетных площадок («Гумбай») находилась на высоте 3900 метров над уровнем моря. Другие точки («Кипкут», «Сархад») располагались несколько ниже. Авиаторы-пограничники 10-го ОАП оказывали неоценимую помощь подразделениям КВПО и КСАПО, ведущим боевые действия в Афганистане. Десантирование и боевое повседневное

обеспечение личного состава ДШМГ, нанесение ракетных и бомбовых ударов по моджахедам, воздушная разведка, эвакуация больных и раненых — вот диапазон лишь основных задач, которые выполняли экипажи пограничной авиации в Афганистане, в том числе и летчики отряда самолетов Як-40.

Армейская авиация в Кундуз перебросила 181-й ОВП, в составе которого имелись еще две эскадрильи Ми-6, насчитывавшие по 12 машин, а до второй половины 1984 г. численность вертолетного парка каждой из них возросла до 15 машин. О подготовленности аэродрома к боевой работе хорошо говорит ген. — л-т В. Очиров, служивший там на Ми-24 в 1980 г.: «*Шли сильные дожди, земля на аэродроме раскисла, из кабины вертолета не хотелось выходить. Первые трое суток спали и питались на рабочих местах, в кабинах*».

Кроме этих сил, в том же Кундузе располагалась эскадрилья Ми-6, состоявшая из советских военных советников и работавшая в интересах афганской армии — у афганцев не было тяжелых вертолетов. В сентябре 1987 г. одна эскадрилья из Кундуза была выведена в Советский Союз, а на ее место перевели аналогичное подразделение из Кандагара. С аэродромов постоянного базирования вертолеты регулярно на длительное время направлялись в другие места. Так, обычно две пары (одна из Кандагара, одна из Кундуза) находились в Кабуле и не менее одной — в Шинданде, причем экипажи в таких командировках могли оставаться месяцами.

В связи с тем, что никто не предполагал столь жестоких и масштабных боевых действий, первоначальное количество боевых Ми-24 было невелико — сначала их было всего 6, и использовались они для разведки, лидирования перелетов и прикрытия посадок на занимаемые аэродромы. Например, в новогоднее утро 1 января 1980 г. перед перелетом в Кандагар группы Ми-8 и Ми-6 с десантниками на борту командир 280-го ОВП В. Бухарин пошел в качестве лидера на Ми-24а. Но уже в этот же день ашхабадским Ми-24 пришлось штурмовать огневые точки на перевале Рабати-Мирза, прикрывая колонны, двигавшиеся на Герат и Шинданд. Интересный штрих — в январе боевым заданием стал также поиск В. Бухариным угнанного из части армии ДРА танка. После обнаружения места его хранения моджахедами — под горным карнизом, танк был уничтожен горным обвалом, вызванным парой ФАБ-250 с вертолета командира полка.

Удачным было признано введенное в практику в Афганистане сведение вертолетных полков и эскадрилий с общевойсковыми

соединениями. Причем в отличие от одновременной союзной практики, где пехотные командиры слабо себе представляли роль винтокрылых машин, нюансы применения и обеспечения полетов вертолетов *(в частях до сих пор ходят байки о некоем полковнике, предлагавшем прицепить «заглохший» Ми-8 к БМП и запустить вертолет «с толкача»),* командующий армейской авиацией принимал самое деятельное участие в планировании армейских операций, имея сильное влияние на принятие окончательных решений. Внесли изменения и в планирование операций. Прекратили ненужные утренние постановки задач, построения, а все задачи старались планировать с вечера, и каждый уже знал свою цель на завтра и с утра действовал по плану.

Примерно с марта 1980 г. вертолетные полки стали размещаться по территории Афганистана согласно зонам их ответственности. Вертолеты Баграма и Кабула стали работать в центральных провинциях и Чарикарской долине; Кандагарский 280-й ОВП взял на себя южный регион ДРА; ОВЭ из Шинданда контролировала запад и границу с Ираном. В северных, прилегающих к СССР районах работали вертолеты 181-го ОВП из Файзабада и Кундуза. Вместе с тем с целью быстрого группирования и передислокации были оборудованы небольшие аэродромы и просто площадки — Газни, Герат, Фарах, Лашкаргах. Часто площадки не были подготовлены, и для оперативного снабжения топливом и боеприпасами была организована работа Ми-6 и Ми-8 по их снабжению. Например, в августе 1980 г. вертолетами Ми-6 было обеспечено снабжение топливом двух вертолетных полков во время десанта в Меймене.

С августа 1980 г. в вертолетных частях 40-й армии стали переводить эскадрильи на усиленное расписание: число звеньев было увеличено с 4 до 5, а во все полки были включены эскадрильи боевых Ми-24. Была проведена «приписка» рот спецназа к вертолетным полкам, что помогло теснее организовать взаимодействие и понимание частей. Вертолетчики кабульского 50-го ОСАП работали со спецназом 469-й роты из Кабула и 177-го отряда из Газни; 335-й ОБВП из Джелалабада работал с 334, 154, 668 и 177-м отрядами 15-й бригады спецназа; 280-й ОВП из Кандагара обеспечивал действия 173, 186, 370 и 411-го отрядов 22-й бригады, часто привлекая машины 302-й ОВЭ из Шинданда. Конечно, при проведении масштабных операций и при невозможности обеспечения своими силами выполняемых задач порядок ответственности перераспределялся.

Совместные действия при условии четкого понимания друг друга и задач операции были стремительны и весьма эффективны. Например, пара Ми-8 из 50-го ОСАП, выбросив в

районе Газни разведгруппу л-та М. Лукомского, обеспечила захват грузовика с оружием.

В начале войны это было еще непривычно и целый грузовик трофеев, к тому же захваченный без потерь с нашей стороны, заставил гордиться своими действиями всех участников операции.

Первые бои вносили свои коррективы в организацию полетов и боевое применение вертолетов. Стандартный, «мирный» пилотаж и установленные углы крена и пикирования не позволяли точно и эффективно «работать» по противнику, а шаблонные действия приводили к неоправданным потерям. Учитель наших летчиков был жесток и строг — в той учебе повторных пересдач не бывало, и «хвостовкой» служили справки о смерти, выданные в консульском отделе в Кабуле. Как пример неприемлемости шаблонов можно привести операцию погранвойск в октябре 1981 г. В Куфабском ущелье проводилась операция по уничтожению банды у кишлака Сайдан. По выражению участника операции м-ра В. Байды, по глупости 17 октября вертолеты попали в засаду — накануне вертолеты несколько раз приходили на одну и ту же точку, высаживая и подбирая группы пограничников. Так что враг ждал развертывания операции и ни о какой внезапности речь уже не шла. Вертолеты попали под огонь моджахедов, и первый вертолет десантировать бойцов не смог. Второй выбросил только троих, которые сразу были убиты противником. Командир отряда к-н Богданов летел в третьей «восьмерке» — его вертолет был сбит из ДШК. Второму пилоту удалось посадить машину и выбросить десант, но уже на земле вертолет загорелся, а затем взорвался. Всего на начальном этапе десантировались 43 человека, которые попали под огонь дота, оборудованного под большим валуном, который пограничникам удалось забросать гранатами. Бой длился 12 часов, несколько раз прилетали вертолеты, сбрасывали боеприпасы и, уходя на высоту, поддерживали солдат огнем. Только вечером смогли подобрать площадку для высадки второй очереди десанта. Победа далась дорогой ценой — в той операции погибли 19 человек и около 30 были ранены.

Всему приходилось учиться с кровью и болью, часто нарушая инструкции и нормативы. Стали практиковать полеты строем с различными дистанциями между ведущим и ведомым. Противник редко атаковал «в лоб», выжидая замыкающие и отставшие машины. По воспоминаниям ген. — майора К. Шипачева, бывшего тогда командиром звена Ми-24 из 335-го ОБВП, эффективным было построение, когда дистанция между машинами «гуляла» между 100–1200 метрами — противник мог посчитать, что

прошел весь строй и выйти из укрытия, попав под прицел «отставших» машин, а мог и просидеть в засаде, ожидая конца группы, так и не дождавшись — обзор в горах и возможность определить на слух количество машин весьма ограниченны.

Тяжелые последствия необученности новых летчиков пилотированию в условиях Афганистана имел случай 9 апреля 1980 г. В кандагарском ОВП новичок, к-н Харин, при взлете с десантом на борту ввел свой Ми-8Т в крутой разворот, наслышавшись от бывалых об опасности обстрела на взлете. Груженый вертолет сорвался, и летчик не смог исправить ситуацию — погибли командир, борттехник и весь десант, спастись удалось лишь летчику-штурману, которого выбросило из кабины.

Зам. командира 280-го полка по летной подготовке майор В. Харитонов в Афганистане неустанно пропагандировал личным примером расширение маневренных и боевых возможностей вертолетов Ми-8, когда-то давно запрещенных разработчиками и не пересматривавшихся все время их эксплуатации, за что и был наказан высоким начальством, хотя свое-то начальство в полку отлично понимало, как это нужно. Более того, он добивался, чтоб и борттехники хотя бы в элементарном объеме овладевали пилотированием машин. Это не просто багаж знаний, который «карман не тянет», а дополнительный шанс выжить. Уже в первый год войны в Афганистане, 22 сентября 1980 г., этот опыт пригодился — при досмотре каравана в пустыне Регистан был убит командир Ми-8Т Г. Пожарищенский, но борттехник А. Медведев смог взлететь и привел свою машину в полк; второй пилот Ф. Мустафин и солдат на борту были ранены. А ведь «по инструкции», их бы уже хоронили… *(Память Геннадия Пожарищенского и других летчиков была увековечена в 280-м ОВП Кандагара. На фото во вклейке — памятник, сооруженный в 1981 г., причем бюст на памятнике — не аллегорический образ, а изготовлен скульптором по фотографии Г. Пожарищенского, из пенопласта с эпоксидной пропиткой. Более того, лопасти возле памятника — лопасти от Ми-8Тименно Г. Пожарищенского. На памятнике в 1983 г. была установлена плита с именами погибших на тот момент летчиков 280-го ОВП, а для облицовки монумента был подобран дорогой, редкий мрамор — с зеленоватым оттенком, специально за ним летали далеко в пустыню Регистан. По бокам от центрального монумента также уложили мраморные плиты. Постепенно фамилий стало больше, чем могла поместить плита… Теперь их перенесли на боковые плиты, заменили и центральную надпись. А в 1985 г. при одной из проверок «штабником» Туркестанского ВО был отдан приказ демонтировать*

плиты «для избегания деморализации личного состава». Но плиты все равно сохранили, причем даже при выводе их не бросили, а вывезли в Союз, в п. Леонидово, где их видели в библиотеке ОБАТО, дальнейшие следы теряются.) В апреле 1980 г. в Афганистан прибыли в техническую командировку генеральный конструктор ОКБ им. МЛ. Миля М. Тищенко и группа инженеров отделов КБ. Им были продемонстрированы «афганский пилотаж», выводящий вертолеты на закритические углы пикирования, штопорные спирали и даже «бочка» в исполнении В. Харитонова. По результатам командировки ОКБ разработало комплекс мероприятий по доработке вертолетов — регулировке топливной автоматики, температурного режима турбин и пр.; отдельно были пересмотрены методики обеспечения боеготовности и проверки матчасти в стесненных условиях военного быта и аэродромной жизни — зачастую техники просто физически не могли выполнить все нормативы по осмотру и ремонту техники, просто падая с ног от усталости, — не было нормальных условий для полноценного отдыха и нормальной, цивилизованной гигиены.

Другой приезд М. Тищенко совпал с интересным моментом в биографии выносливого Ми-8. В мемуарах В. Е. Павлова приводится уникальный эпизод: летом 1982 г. вертолеты шли на удар в район Джабаль — Усарадж. Недалеко от Джелалабада один вертолет врезался в провода разрушенной ЛЭП, намотав их на втулку. Вертолет отработал по целям и уже на обратном пути запросил посадку в первую очередь. Сев в Кабуле, летчик, как и все подошедшие, был шокирован — на вертолете висело 7 метров провода, балка посечена, погнуты лопасти несущего винта. Марат Тищенко, увидев все это, распорядился передать одну лопасть вертолета в музей ОКБ им. М. Л. Миля.

Если вернуться к разговору об отдыхе и гигиене, то к организации жизни, быта и питания за все время войны были большие претензии. Если в первое время организация жизни и службы была под влиянием периода развертывания, то необустроенность поздних лет непонятна. Целые городки строились ценой энтузиазма личного состава — дома, бани из бомботары никого не удивляли. Позже появились дома модульного типа, но все равно, видя в западных армейских журналах быт американских летчиков во времена Вьетнама, с их домами с климатконтролем, стационарными постирочными и душевыми комнатами, психологической помощью профессионалов-психологов, наши бойцы не понимали, что мешает подобное сделать и у нас. Несмотря на то что Афганистан считается жаркой страной, зимой там часто, учитывая высотность, были сильные морозы и обильный снег, к чему

хлипкие домики были просто не готовы, и самодельные подпольные обогреватели не раз приводили к пожарам. В гарнизонах и площадках стало хорошим тоном оборудовать баню, построить бассейн. Местные умельцы продумали систему фильтрации воды в бассейнах, совместив топливные насосы и угольные фильтры от противогазов. Благо в авиации нет недостатка в различных баках и бочках, по мере сил оснащались душевые и бытовые комнаты, как на фото во вклейке. Отдельный больной вопрос — питание. Личный состав пичкали кашами, консервами и сушеной картошкой, которая была часто вывезена по истечении срока хранения со стратегических складов и по возрасту едва ли не превосходила своих едоков; вода и пища часто вызывали дизентерию и пищевые отравления.

В рационе были редкостью овощи, фрукты, свежее мясо. И это при том, что вокруг буйствовало фруктово-овощное изобилие и скотоводство, но нашим было запрещено налаживать хозяйственные связи с местным населением (хотя в договорных районах цена вопроса была всего-то бочка-другая керосина, и в народе, издревле уважающем торговлю, это могло наладить взаимопонимание с «шурави» лучше десятков рейдов агитбригад с активистами). На фото на вклейке видны боевые друзья из 280-го ОВП, Н. Бабенко и Г. Говтвян, вернувшиеся с охоты, — кабанчик стал хорошим дополнением скудного и несвежего рациона людей, работающих на грани истощения. Не добавлял радости жизни и «сухой закон», который был чистой агитацией и поводом нечистым на руку торгашам от армии обогатиться. Замены личного состава, дни рождения и праздники, награды и поминки — все это проводилось отнюдь не с кефиром и чаем. Драконовские методы наведения антиалкогольной дисциплины (практиковалось даже разрывание наградных листов провинившихся перед общим строем) отнюдь не искореняли саму проблему, а вот ввиду отсутствия возможности законно купить алкоголь приходилось вспоминать подзабытые рецепты самогона и браги. *(В советском народе бытует слово «жужка», означающее алкогольное пойло непонятного происхождения и качества. Так вот, по одной из версий, это слово родилось именно в Афганистане — там продавался румынский или югославский напиток «Жу-Жу» на основе натурального меда с пчелкой на этикетке, из которого с добавлением дрожжей и выдержкой в тепле получалась брага, и получившая название «жужка».)*

Но наш народ как-то всегда славился тем, что выполнение задачи не ставится в зависимость от того, как ты спал или ел и сколькими одеялами укрывался от пронизывающего сквозняка в бараках-модулях.

Логика мирного времени не может объяснить героизм и самопожертвование летчиков — еще в апреле 1980 г., всего на четвертый месяц войны, одним из первых Героев Советского Союза стал комэск 181-го ОВП В. Гайнутдинов. Ему пришлось под огнем, преодолев пыльную бурю, яростно отбиваясь оружием вертолета прямо на земле, буквально выцарапывать разведгруппу, зажатую душманами в кишлаке (к сожалению, он погиб 17 августа того же года — в Кундузе при полете на месте оператора Ми-24 своего друга по училищу м-ра М. Козового машина в контрольном после ремонта полете получила повреждения в результате энергичного маневра: была отбита хвостовая балка. Память его и других летчиков Кундуза была увековечена в памятнике).

Одним из уроков стало понимание невысокой огневой мощи вертолета Ми-8. В связи с этим были приняты меры по ее увеличению — на фермы подвески вооружения и в кабине установили крепления пулеметов ПКТ, его же установили в аварийном люке правой хвостовой створки вертолета — пулемет являет собой танковую модификацию ПК и имеет ствол увеличенной толщины, что позволяет дольше вести огонь в жарких, приземных слоях воздуха. Более того, стали применять крепление 30-мм гранатометов АГС-17 «Пламя» в проеме входной двери, что позволило закрыть «мертвый» сектор левого бока. 11 июня 1980 г. одним заходом вокруг вооруженного отряда тот был уничтожен одной очередью гранатомета — осколочная граната не оставляла противнику шансов на выживание на открытой местности. А в Кандагаре отработали метод атаки едва ли не времен линейных баталий парусных кораблей — 2–3 вертолета заходили на цель фронтом, распыляя внимание ПВО и, поворачивая разом все борта, давали серию мощных залпов АГС и огня пулеметов через иллюминаторы. Хорошо себя показали неуправляемые ракеты — их простота и дешевизна позволяли количеством компенсировать невысокую точность: 57-мм ракеты С-5 имели в зависимости от варианта осколочно-фугасные (С-5М, С-5МО) или кумулятивные (С-6КО) боевые части. Хоть и мощность их оставляла желать лучшего и летчики зачастую называли их «карандашами», но большое количество осколков создавали смертельный шквал, выкашивающий живую силу и вьючных животных. Совсем другое дело — мощные НАР С-24, С-25 с их дальностью под 2 км, что позволяло свести к нулю эффективность ствольной ПВО врага (при определенных навыках дальность огня с кабрирования достигала 6–6,5 км). Например, эскадрилья полка п-ка В. Горшкова за 1984 г. произвела более 50 пусков С-24, успешно уничтожив укрепленные точки врага.

Правда, это не было оружием для неопытных — шлейф дыма окутывал вертолет, что грозило помпажем двигателей. Существовала возможность дистанционного подрыва С-24РВ в полете, что позволяло применять его по живой силе — эффект фугасного взрыва над головой и разлета 4 тысяч граненых осколков был велик. А вот применение С-24 на Ми-8 было редким, если не единичным.

Применение ПТУР было дорогим и не всегда оправданным, поэтому Ми-24 часто брали их всего по 2 штуки. Правда, при разгроме укрепленных огневых точек они показывали высокую эффективность — опытный оператор мог положить ракету прямо в амбразуру укрытия, и подрыв объемно-детонирующей БЧ ракеты 9М120, например, уничтожал позицию изнутри. Атака «Штурмами» машин каравана часто лишала тот инициативы и воли к сопротивлению — смерть приходила быстро и незаметно, ведь вертолеты были еще далеко, а полет ракеты практически незаметен. Один из приказов по 40-й армии отмечал грамотные действия п/п-ка Н. Ковалева из 181-го ОВП по уничтожению машин караванов — за десять дней мая 1985 г. он восемью выстрелами ракет «Штурм» уничтожил восемь машин душманов, добившись 100 %-ной результативности.

Хорошо показала себя новая модификация вертолета Ми-24. Появление Ми-24П с его мощной 30-мм пушкой ГШ-2–30К, «дальней родственницей» пушки БМП-2, устранило вечные претензии к пулемету ЯКБ-12,7, сложный механизм которого никак не соответствовал условиям Афгана с его запыленностью и высокой интенсивностью боевых вылетов. Удобство обслуживания и надежность у пушки были на порядок выше, чем у пулемета. Дальность боя пушки позволила вертолету «вывалиться» из зоны эффективной ПВО МЗА, а при разгроме караванов точная стрельба, выбивая избранные цели и подавляя машины ПВО, быстро прекращала его движение. Жаль, что сам вертолет не был рассчитан на нее изначально, и, несмотря на накладки и ребра усиления, имели место деформации корпуса при стрельбе.

Преимущества пушечного оружия в авиации хорошо показало и применение пушечных контейнеров УПК-250–23. Контейнер помогал противостоять стрелковому огню ДШК и ЗГУ, выводя вертолеты в стрельбе в упор в горных теснинах хотя бы на равные шансы против этого простого и дешевого оружия. Будущий Герой Советского Союза комэск 335-го ОБВП А. М. Райлян с помощью пушечного контейнера спас жизни экипажа и десанта. В операции под Джелалабадом его Ми-8МТ шел вдоль ущелья, и вдруг на склоне спереди справа «ожил» расчет ДШК. Трассы пулемета уже приближались к вертолету, когда Райлян довернул его и дал

длинную очередь из пары УПК — облако разрывов буквально размазало дувал, пулемет и его расчет по склону. Он же вспоминает интересную практику применения пушек — при заходе на посадку на неизвестную площадку короткие очереди давали не только хорошее обозначение направления и силы ветра, но и вызывали детонацию мин, если площадка была заминирована, что случалось часто (например, под Хайбером в 1986 г. на минах погиб афганский Ми-8).

Большую эффективность, когда требовалась «тупая пробивная сила», в очередной раз показали простые свободно падающие бомбы (нужно заметить, что СССР и страны ОВД были едва ли не единственной в мире военной системой, разрабатывавшей тактику применения бомб с вертолетов). При необходимости атаки укрытий или сооружений применялся целый спектр бомб. Это могли быть осколочные А0–50 -11 м, осколочно-фугасные ОФАБ-100–120 и ОФАБ-250–270; для выкуривания моджахедов из укрытий в горах и для детонации минных полей ограниченно использовались и объемно детонирующие бомбы. После разрыва бомбы-«сотки» образовывался круг диаметром около 70 м, в котором достигалось сплошное поражение. Как всегда, для достижения цели часто наиболее эффективным оказывалось комбинированное применение средств поражения — например, Ми-8Т брал две бомбы и два блока НУРСов У Б-16–57 УМВП: атака ракетами или уничтожала оборону объекта, или заставляла ее на время прекратить огонь ПВО, а удар пары бомб уничтожал цель как таковую. Новая модификация «восьмерки», Ми-8МТ, брала более внушительный арсенал — два блока УБ-32, позже — Б8-В20, и четыре бомбы до 250 кг или две бомбы 500 кг. Вертолет Ми-8 был оснащен штатным бомбовым прицелом ОПБР, но на практике в бою летчики предпочитали бросать бомбы едва ли не на глазок или по нанесенным на лобовое стекло линиям.

Часто взрыватели устанавливались с замедлением до 32 сек., чтобы осколки не посекли вертолеты ведомых. Задержка взрыва также являлась защитой от ответного огня — моджахеды высовывали голову из укрытий после БШУ и прохождения вертолетов над ними, и тут их через 15–20 секунд накрывал новый удар. Уже с августа 1980 г. началось применение объемно детонирующих бомб, вызвавшее очередное ворчание в «цивилизованном мире» (*автор сам помнит сетования своего родственника, замкомэска 280-го ОВП м-ра Н. Бабенко, когда тот прибыл в отпуск из Кандагара, — применение ОДАБ было редким, эпизодическим, а ведь оно могло бы переломить ход той войны — даже ядерное оружие в условиях гор не было бы столь страшным и обезоруживающим, как объемные взрывы в горных теснинах и*

пещерах. Хотелось бы спросить у тех, кто кричал тогда, в далекие уже восьмидесятые, кто обвинял СССР в применении ОМП и кто сейчас бомбит мирные свадьбы, рынки и школы в Афганистане: «Так где же ваши принципы, господа? При наших на города Афгана не упала ни одна наша бомба!») В ущелье под Файзабадом врагом был создан опорный пункт, который никак не поражался классическими методами — сама природа создала там прекрасные укрытия, своеобразную каменную воронку с укрытиями из скал. Пара Ми-24 сбросила несколько СЩАБ-250, а пара ведомых тут же пустила, для гарантии поджига облака ВВ, залп НУРСов. Эффект был оглушающим и потрясающим в прямом смысле этого слова — горный мешок буквально схлопнулся, взрыв проник на самое дно пещер, ударная волна даже догнала вертолеты на высоте. Десантникам, попавшим туда сразу после налета, предстала страшная картина — пункт перестал существовать как физическое понятие. Выжившие остатки банды представляли собой толпу обезумевших, слепых и глухих людей.

Неплохо себя показали кассеты РБК-250, несшие по 150 бомбочек по 1 кг или 42 по 2,5 кг. При действиях на открытой местности против караванов и стоянок они показали высокую эффективность — применение их было просто, действие неотвратимо. Спрятаться от них было некуда, зона поражения была сплошная — машины каравана не обеспечивали никакой броневой защиты от тысяч осколков, и порой после сброса кассет досматривать уже особенно было нечего.

Решался и болезненный вопрос повышения живучести вертолета Ми-8. Дело в том, что он не создавался как штурмовой вертолет в классическом понимании этого термина. Для этого у нас был «броневик» Ми-24. Но то, что создавалось и испытывалось в реалиях европейского ТВД, зачастую оказывалось неэффективным в условиях горно-пустынной местности. Так, двигатели Ми-24 откровенно не «тянули» полную мощь в условиях высокогорья и жары, тяжелые машины зачастую не могли по высотности и дальности сопроводить груженые беззащитные Ми-6! Учитывая дефицит мощности, приходилось выключать кондиционер, и тогда в кабине на малых высотах вообще возникал сущий ад. А технари Баграма не раз наблюдали удивительную картину — экипаж Ми-24 выходил из кабины, трясясь от холода. Все объяснялось просто — при проходе перевалов на счету был каждый процент мощности, и приходилось отключать обогрев кабины и, следовательно, обдув стекол, которые тут же запотевали. Для ликвидации испарины на боковых стеклах приходилось открывать забор внешнего «горного, целительного» воздуха с температурой под 20 градусов,

и в кабине современного вертолета возникали условия, как в полетах древних аэропланов, и вспотевшие тела летчиков в легких комбинезонах успевали промерзнуть до костей.

О роли «крылатой БМП» в Афганистане вообще практически не вспоминали — Ми-24 буквально еле возил сам себя. Поэтому роль вертолета «поля боя» быстро перешла к трудяге Ми-8Т. У него стояли двигатели ТВ2–117Ас теми же болезнями — по жаре мощность падала едва ли не треть, а в условиях высокогорья вертолет вообще «сидел» на половинной мощности. Зачастую он мог взять максимально всего 8–9 десантников в полной экипировке. В одном из случаев лета 1980 г., когда необходимо было срочно эвакуировать солдат афганской армии с площадки на высоте 2230 м, вертолеты забрали по 14–16 человек, но взлетели они уже на пределе мощности двигателей и пришли домой, имея все предпосылки для пожара на борту ввиду прогара турбин. Еще можно вспомнить похожую ситуацию в кишлаке Иш-Кашим — в конце января 1987 г. груженая «эмтээшка» не вытянула взлет в условиях высокогорья и упала на дувал. Вертолет повредил лопасти, которые смогли заменить, выровняв вертолет надувными баллонетами и бочками. Но при пробном запуске вертолет снова зацепил лопастями землю и снова упал туда же, но уже на правый борт. Восстановление заняло месяц, и вертолет после ремонта перегнали в Кундуз. Отставание по мощности Ми-24 от более мощной модификации «восьмерки», Ми-8МТ, жестко проявилось 7 марта 1987 г. В тот день четыре Ми-8МТ из 239-й ОВЭ везли на борту спецназ на операцию в Гудалекалай, сопровождала их пара Ми-24. По пути следования была горная гряда, которую Ми-8, «поддав газу», легко перепрыгнули и понеслись дальше. Высадив группу, командир не заметил «крокодилов» сопровождения, стало как-то пусто в небе и неуютно на душе. На запросы те не отвечали. Вернувшись обратно, экипажи «восьмерок» увидели досадную картину — оба Ми-24 лежали на склоне горы. Они просто не вытянули высоту, свернуть было некуда, и вертолеты не успели погасить скорость и легли на гору. Экипажи были невредимы, и их забрали «восьмерки» под шуточки и остроты борттехников. Абсолютно похожий случай, только с печальным итогом, произошел 24 июня 1987 г. Пара Ми-8МТ и пара Ми-24 из 239-й ОВЭ шли на задание этим же маршрутом, и на хребте Сафедкох пара «восьмерок» легко перемахнула отметку 3000 м и перескочила хребет. Но июньская жара убила и без того недостающую мощность вооруженных Ми-24, и обе машины врезались в склон. При этом погибли оба командира вертолетов — к-н В. Гусев и к-н Г. Чекашин.

Даже на родных аэродромах летом двигатели иногда не могли запуститься — для зажигания не хватало кислорода в окружающем раскаленном воздухе. Это вынудило борттехников изобрести гениальный в своей простоте способ — через верхний люк в кабине Ми-8 они вливали в воздухозаборники пару кружек воды, что давало кратковременное охлаждение воздуха и подпитку для запуска кислородом, полученным при мгновенном испарении воды.

На протяжении всей войны проводились доработки по повышению боевой живучести и защищенности от огня ПЗРК, применение которых к 1984 г. стало частым, а к 1986-му — массовым. Уже летом 1980 г. стали проводиться первые мероприятия — на вертолеты стали устанавливать экранно-выхлопные устройства (ЭВУ) первых образцов и автоматы отстрела помех АСО-2В с патронами ИК-ловушек. Эти ЭВУ не были очень удачными — помимо возросшего сопротивления и веса, к которым были претензии, они не давали того эффекта, для которого и были разработаны, — горячие газы, смешиваясь с холодным потоком, проходили через лопасти винта, который действовал как прерыватель потока, и в итоге в ровном потоке наблюдался четкий всплеск ИК-излучения, хорошо различаемый ГСН ракеты с некоторых ракурсов. Лишь с появлением ЭВУ новых типов удалось к ожидаемому эффекту приблизиться, но, к сожалению, так и не достичь желаемого полностью.

ЭВУ пассивным образом спасло вертолет к-на К. Шипачева из 335-го ОБВП. 4 апреля 1987 г. он был направлен на эвакуацию экипажа П. Винника, подорвавшегося предположительно на собственных бомбах, которые взорвались не с замедлением, а сразу. Примерно через четверть часа в вертолет Шипачева попала ракета, вызвав пожар левого двигателя. После аварийной посадки и осмотра было выяснено, что ракета разорвалась возле ЭВУ, разорвав его и повредив последние ступени турбины. Броня вместе с ЭВУ спасли двигатель от взрыва и пожара, но борт и лопасти осколки посекли изрядно. Экипаж был забран подоспевшим Ми-8 к-на Хорева. К большой удаче для исследователей и читателей, его борттехник был фотолюбителем и запечатлел для нас Шипачева на фоне его борта через несколько минут после инцидента. К слову, в этом же эпизоде проявил себя его ведущий, комэск из 335-го ОБВП м-р Прохоров. Когда он стал обстреливать место пуска ПЗРК, расчеты стали «огрызаться» и выпустили по нему четыре ракеты. Однако опытный комэск смог обмануть головки ракет — резко взяв в сторону солнца и осуществив пуск АСО, он сумел заставить последовательно их всех уйти с курса и врезаться в землю.

Вертолет Шипачева не был брошен, и вскоре возле него уже копошились техники, привезшие на Ми-8 запасной двигатель. Душманы тоже были не прочь добить вертолет и уничтожить рембригаду и начали обстрел реактивными снарядами. К сожалению, не удалось организовать над местом ремонта авиационного прикрытия, и пришлось, используя кстати пролетавший Ил-76 как ретранслятор, навести на огневую точку врага батарею «Град». После первых пристрелочных ракет батарея нанесла залп по посадке, в которой разместился отряд моджахедов. Остатки разгромленного отряда кинулись бежать и нарвались на засаду десантного взвода на двух БМД со всеми вытекавшими последствиями. Вертолет был восстановлен и перегнан в Джелалабад своим ходом.

По первому времени блоки АСО по 32 пиропатрона ЛО-56 крепились к килевой балке на стальных лентах-стяжках. На Ми-9 стали сразу крепить АСО на фюзеляже, так как балка у него занята различными антеннами *(Ми-9 — воздушный командный пункт на базе Ми-8Т с двигателями ТВ2–117. Вертолет не несет вооружения, а весь «забит» аппаратурой и рабочими местами операторов. Среди комплекса аппаратуры — КВ и УКВ радиостанции, станция связи с наземными войсками Р-832 м «Эвкалипт», релейная аппаратура дальней связи и т. п. В боевых операциях использовался редко — тяжелый, безоружный, со слабыми двигателями, он сковывал действие группы и нуждался в мощном прикрытии, учитывая большой экипаж, включавший еще и операторов.)*. Позднее, примерно с 1987 г., на Ми-8МТ и Ми-24 стали устанавливать кассеты непосредственно на фюзеляже, что позволило свести участок горения патрона и тепловой след выхлопа двигателя в единый ракурс и увеличить вероятность ухода ракеты. Отдельно стоит упомянуть станцию оптико-электронных помех. СОЭП-В1 *(чаще упоминается «Липа» — меткое название, учитывая то, что у нас это слово обозначает как безобидное дерево, так и обман, то есть то, чем эта система и занималась)* ставилась сзади на верху фюзеляжа и представляла собой систему линз и зеркал с мощным нагревательным элементом в виде нихромовой спирали или ксеноновой лампы. Интересный случай вспоминает К. Шипачев — 10 ноября 1986 г. на поиск катапультировавшегося с Су-25 летчика пошла пара Ми-8МТ капитана В. Борисова из 335-го ОБВП. После подбора летчика-штурмовика по «восьмерке», шедшей в правом развороте на высоте 3000 м, был осуществлен пуск ПЗРК. Экипаж тут же включил отстрел ловушек, и ракета ушла в сторону на глазах ведомого. Но траекторию второй ракеты не удалось полностью увести от борта, и она врезалась в парашютный отсек

осветительной авиабомбы САБ-100, подвешенной на балке, — был поврежден правый двигатель, трубопроводы, электропроводка; фюзеляж и лопасти имели рваные дыры. Остатки бомбы сбросить не удалось, и все это месиво обломков благополучно привезли на аэродром — сувенирами летчиков на этот раз стали куски головной части «Стингера», рули и элементы ракеты.

Нельзя сказать, что это стало стопроцентным решением проблемы, но воспоминания летчиков, видевших уход ракеты на ловушку или ее рыскание в лучах лампы «Липы», нередки. Кто знает, сколько семей летчиков, солдат в Союзе миновала беда благодаря этим несложным устройствам?..

Особая беда при эксплуатации вертолетов в Афганистане — пыль, которая была почти везде и всегда. Она сжирала смазку шарниров и подшипников, стачивала лопатки турбин, приводя к помпажу, попадала в топливо, забивая фильтры. Вертолет Ми-24 обладал пылезащитным устройством (ПЗУ), на Ми-8 модификации «Т» оно не нашло применения — оно отнимало 5–7 % мощности, в которой и так не было избытка. Учитывая то, что двигатель все равно не выработает своего ресурса и будет «сожран» пылью, доработчики и представители КБ меняли регулировку ограничителя температуры газов за турбиной, поднимая ее до 910–940 градусов вместо 880, — это добавляло еще примерно 100 л. с. Пылевые облака мешали пилотированию, буквально ослепляя летчиков. 26 августа 1985 г. вертолет Ми-8МТ из кандагарского 280-го ОВП прикрывал высадку разведгруппы у кишлака Шахджой в пустыне Регистан, осуществляя ложные посадки уже после покидания ее десантниками. Во время одной из них уставший ст. л-нт М. Маторин чуть ошибся с управлением в плотной пелене пыли, и вертолет опрокинулся, сгорев в начавшемся пожаре; экипаж, к счастью, успел покинуть вертолет и был забран звеном ПСС из Кандагара.

Облако пыли погубило и Ми-24В 9 июня 1986 г. под Фарахрудом. К-н В. Петухов начал взлет с пылевой площадки, и вертолет был мгновенно затянут непроглядной пеленой. Неправильно рассчитав собственные силы и потеряв пространственную ориентировку, командир не поверил приборам и накренил взлетающую машину. Та тут же чиркнула винтом близкую землю и упала на правый бок, сломав крыло и балку. При падении погиб оператор ст. л-нт В. Шагин.

Неплохой транспортный вертолет Ми-8, но он никак не создан для атаки и действий на поле боя. Бронирование поначалу было не просто слабым, а его не было вообще — экипаж сидел за тонким листом дюраля, стекла и плекса. Досадная потеря

произошла, например, 21 апреля 1981 г. Экипаж пограничника капитана Г. Ткачева (Закавказский пограничный округ), выполняя боевую задачу в районе населенного пункта Бала-Мургаб (участок Тахта-Базарского погранотряда), был обстрелян моджахедами. Пуля прошла снизу через обшивку кабины, срикошетила от ручки управления и попала в голову командиру экипажа, который сразу же скончался. Старший летчик-штурман майор Ю. Аверченков на высоте 600 метров сумел выровнять машину и направить ее в сторону границы. Спустя 10 минут после случившегося вертолет произвел посадку на своей территории.

Был разработан комплекс мер по бронированию вертолета — по скулам кабины разместили стальные 5-мм противопульные листы, в кабине была установлена складывающаяся система листовой брони и бронирования блистеров стальными листами, добавившая до 200 кг веса. Солдатская смекалка подсказала простой способ защиты — на опасных секторах и под ногами, а также на топливном баке внутри грузового салона были расположены бронежилеты. Топливный бак, стоящий в салоне за тонким листом алюминиевой обшивки, являлся своеобразной миной на борту. 31 июля 1980 г. под Газни был обстрелян Ми-8 к-на М. Грошева из 280-го ОВП. Очередь пулемета повредила двигатель и пробила бак, керосин из которого залил салон и вспыхнул от разбитой электросистемы. Из ведомой «восьмерки» на них было страшно смотреть — топливо пылало в салоне, языки пламени били из разбитых иллюминаторов и щелей кормовых створок, жар и дым проник в кабину. Но донесла «восьмерочка» своих летчиков до земли целыми и невредимыми — экипаж на ощупь посадил вертолет, сбив о камень носовую стойку. Взорвался вертолет, когда летчики запрыгнули на борт второго вертолета.

Для защиты экипажа, особенно для борттехников Ми-8 и Ми-24, в чьи обязанности входило и ведение огня из пулеметов и АГС в салоне через слабо бронированные в лучшем случае борта, ввели защитные комплекты, здорово напоминавшие средневековые латы. Однако все это, как и стальные шлемы ЗШ-3Б, было громоздко и сильно сковывало движение; несколько получше прижились титановые ЗШ-5Б — титановый колпак надевался на пластиковый корпус шлема и фиксировался пристежкой-«репейником», но вообще проблема оставалась до конца войны. Трагичную роль сыграл тяжелый ЗШ в случае с экипажем м-ра В. Буяшкина. 15 ноября 1985 г. он перегонял Ми-24, восстановленный в полевых условиях после повреждения его огнем ДШК в районе Черной Горы, когда в ходе ночного полета начали выходить из строя системы одна за одной и экипаж

покинул машину. Но при приземлении ночью на парашюте на каменистую почву Буяшкин был ослеплен вспышкой упавшего вертолета и в темноте неудачно упал на край валуна, и тяжелый ЗШ сломал ему шею.

Пересмотрели и носимый аварийный запас летчика (НАЗ) — из формальности боевой учебы в СССР он стал шансом на выживание в условиях боя, а также выживания в горах и пустыне. Был разработан новый НАЗ-И — жилет, имевший множество карманов, забитых автоматными магазинами, рацией Р-855М «Комар», сигнальными ракетами, обоймами к пистолету и пр. Летчики меняли пистолеты ПМ на более серьезные ТТ или образцы трофейного оружия, в полет не уходили без автомата, а из запаса продовольствия оставляли только воду и шоколад. Все освободившееся место занимали рожки для автомата, гранаты. Учитывая жару и загруженность экипажей, зачастую можно было видеть грустную и далекую от устава картину — из одежды на летчике были только трусы, шлем и жилет. Красивые, «престижные» синтетические комбинезоны голубого цвета в Афгане оказались опасны — при пожаре они мгновенно спекались с кожей, что даже при незначительном обгорании наносило тяжкие увечья. Снаружи баки Ми-8 обклеивали пористой резиной, прекращавшей течь топлива при прострелe, а баки вертолетов заполняли полиуретановой губкой, уменьшавшей парообразование. Правда, после отказа Бельгии под нажимом санкций ООН поставлять губку участились случаи загрязнения топливных фильтров крошкой отечественной губки. На Ми-24 организация огня через окна бортовых дверей была неудобна. Поэтому было сделано раздельное открывание дверей-люков, и в этой открытой бойнице борттехник имел прекрасный обзор и сектор обстрела; в большинстве случаев ставилось по два пулемета, чтоб стрелок не терял времени на перекидывание его с борта на борт. На фото на вклейке виден взлет Ми-24 со старыми ЭВУ и с открытой верхней дверью. На Ми-24 также устанавливали боковые бронированные стеклопанели, но они существенно уменьшали внутренний объем кабины и снижали шанс на эвакуацию при падении, если дверь не сбросится, так как разбить это стекло в отличие от тонкого блистера невозможно.

Но вертолеты, хоть и повысившие свою защищенность, все равно продолжали оставаться уязвимыми для стрелкового огня. Например, 15 июля 1986 г. в горах под Газни вертолет Ми-24 был сбит ДШК, который был установлен на гребне горы на высоте 3300 м. Очередь прошлась по борту и капоту машины, которая стала быстро снижаться, а потом и падать. Экипажу пришлось покинуть на парашютах обреченный в горах вертолет. Примерно в

тот же период при облете п. Гудалекалай штурман 239-й ОВЭ получил ранение, предположительно от огня снайпера, а сам вертолет был поврежден пулеметом. 19 августа 1986 г. огнем пулемета был убит командир звена 239-й ОВЭ к-н Н. Гончарук. Когда он забирал разведгруппу, вертолет на взлете слева был обстрелян РПК, выстрелы пришлись в кабину, и Гончарук был смертельно ранен. Теряя сознание, он вывел машину из-под прямого огня, потом потерял сознание и вскоре умер в полете, а вертолет с десантом на борту домой привел летчик-штурман.

Баграм. Нанесение красного креста в мусульманской стране было непродуманным шагом.

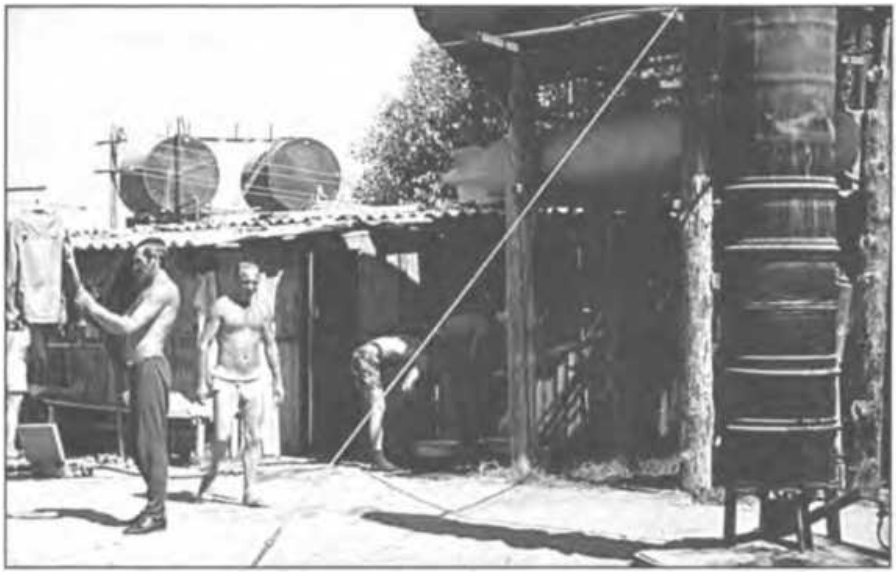
Фаизабад,181 ОВП.

Кандагар, 280 ОВП, 1983 г

Вертолет погранвойск, получивший повреждения при интенсивном маневрировании в горах.

Первоначальный вариант памятника в Кандагаре с именами павших. Когда количество погибших превысило место на памятнике, имена были выбиты на прилегавших мраморных табличках.

17.07.1986 г. На заднем плане виден сгоревший Ми-8МТ В. Герасимова из Джелалабада. Вертолеты из Кундуза забирают раненых солдат и экипаж Герасимова (сам командир погиб), причем второй вертолет не смог сесть и висит на передней стойке.



Банно-прачечный «комбинат», выстроенный силами летного и

технического состава, Кандагар.

Летчики 280 ОВП строят жилые и бытовые модули из подручных средств, Кандагар, 1981 г.

Они же в построенном из бомботары и других материалов жилье, 1982 г.

Значение бассейна в условиях жаркого климата трудно переоценить.

Условия жизни и послеполетного отдыха экипажей весь период оставались весьма спартанскими.

Кабул, 1982 г. Агитбригада афганских активистов готовится к вылету в отдаленные кишлаки.

Замкомэска 280 ОВП м-р. Н. Бабенко и ст. летчик к-н Г. Говтвян после удачной охоты. Кандагар, 1982 г.

Вдали от Родины жизнь продолжала течь по законам Человечности и Добра.

Ми-8МТ из 205 ОВЭ забирает разведгруппу после удачной засады. Все живы — настроение отличное!

ПКТ, установленный на балке Ми-8МТ. При желании можно рассмотреть тросик перезарядки пулемета, идущий в грузовую кабину.

Кандагар, 1986 г. НАР С-24 и С-25 ожидают подвески на Ми-24 280 ОВП.

Для прикрытия заднего сектора огнем из ПКТ практиковалось использование солдат-срочников, как на этом снимке. 1982 г. солдат Ильин из 50 ОСАП.

Редкая ситуация — НАР С-24 на вертолете Ми-8 применялись исключительно редко.

Установка ПКТ в корме Ми-8 помогла уменьшить риск обстрела вертолета, беззащитного на выходе из атаки.

А. Жилин и В. Гончаров из 280 ОВП, Кандагар,1981 г.

Кабул, октябрь 1980 г. Ми-24Д без всяких «афганских» доработок.

Стрельба НАР С-24 и С-25 требует хороших навыков пилотирования — при пуске вертолет окутывается мощным облаком дыма.

П-к В. Горшков готовится к вылету на применение С-24.

Пуск НАРС-24 по цели, Джелалабад, 1983 г.

Ми-24В Кандагарского 280 ОВП ведет огонь НАРами С-25,1986 г. Удачная пара снимков одного борта.

Вооруженные «Штурмами» вертолеты из 205 ОВЭ, Кандагар Ми-24В. Единственный в эскадрилье Ми-24 этого типа сбит 16 февраля 1988 г.

Mu-24 II.

Пушка ГШ-2–30К, заменившая капризный пулемет ЯкБ-12,7, помогла винтокрылому «крокодилу» заменить короткие зубы на мощные клыки. На снимке хорошо видно усиление корпуса вертолета, препятствующее деформации из-за сильной отдачи пушки. Шаджой, 1987 г.

Оружейники 205 ОВЭ работают на пушке Ми-24П, Кандагар, 1987 г.

Применение свободнопадающих бомб было доступным, недорогим, но внушительным аргументом в горной местности. Газни, 1983 г. (попутно стоит обратить внимание на ЭВУ старого образца).

Файзабад, 1982 г.

Подвеска пушечных контейнеров УПК-250–23 на вертолете Ми-24 (на первом снимке — ЭВУ старого образца).

Ми-8Т 280 ОВП, Кандагар, февраль 1982 г. Идет послеполетный анализ действий командиров звеньев.

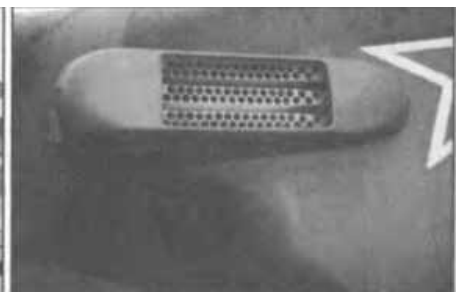
Январь 1987 г., кишлак Иш-Кашим. Двойное падение Ми-8МТ после взлетов в высокогорных условиях. Стоит обратить внимание на использование баллонетов на первом снимке.

Ми-24 разных полков с ЭВУ старого образца.

ЭВУ старого образца на Ми-8Т. Кандагар, 280 ОВП, зима 1981 г.

К-н К Шипачев из 335 ОВП стоит на фоне поврежденного «Стингером» вертолета. 4 апреля 1987 г.

Первоначальные варианты крепления кассет АСО Ми-24Д, Кандагар, Ми-8Т, Баграм.



Крепление кассет АСО по результатам исследования мер по повышению их эффективности. Ми-8МТ, Ми-24В.

Новая модификация «восьмерки» — Ми-8МТ появилась в конце семидесятых годов. Это был как раз тот вертолет, которого ждала армейская авиация, — его новые двигатели ТВ3-117МТ были примерно на 40 % мощней, он штатно комплектовался ПЗУ. Существенно выросли все боевые качества машины: скорость, потолок, маневренность, живучесть — он мог продолжать полет на одном двигателе, что не раз спасало экипажи — часто там и сесть безопасно толком негде, да и вероятность попасть в плен к жестокому, безжалостному врагу была высока. Дополнительная мощность позволила установить шесть пилонов подвески вооружения вместо четырех, а номенклатура вооружения поднялась на порядок — он спокойно брал бомбы до 500 кг и блоки УБ-32–57.

Основной боевой работой Ми-8 и Ми-6 являлись перевозки своих и афганских войск; большинство операций были просто

невозможны без вертолетной составляющей. Например, в январе 1982 г. в операции по вытеснению моджахедов из провинции Фариаб на границе с СССР принимали участие 40 Ми-8, 12 Ми-24 и 8 Ми-6 при помощи 12 Ми-8 Афганистана. Было высажено 1200 солдат и офицеров, но было потеряно 2 Ми-8. Почти всегда в операциях по десантированию солдат Ми-24 расчищали путь группе десантных вертолетов, проводя зачистку местности непосредственно перед десантированием, и прикрывали Ми-8 и Ми-6 во время высадки. «Двадцатьчетверки» шли по бокам и сверху групп транспортно-десантных машин и контролировали высадку наших войск и сопротивление врага. При этом всегда сохранялось одно или несколько дежурных звеньев на ближайших аэродромах — в случае выбывания Ми-24 из прикрытия сразу ему на смену приходил дежурный борт. Они же прикрывали отход транспортников — например, в ноябре 1981 г. после высадки в районе Асадабада пара Ми-8 была атакована зенитчиком, до тех пор скрывавшимся среди камней и остатков строений. Ми-24 прикрытия, чуть довернув, дал залп по огневой точке ракетами С-5С, начиненными стальными стрелами, — при последующей подсадке для того, чтоб забрать ДШК, летчики смогли увидеть иллюстрацию тезиса Ф. Э. Дзержинского, что, «если враг не сдается, его уничтожают» — от пулеметчика осталась бесформенная куча кровавого мяса в остатках одежды.

Война все более становилась антипартизанской. Руководство СССР отвергло свои же тезисы о том, что народ победить нельзя, и не хотело видеть явного факта — даже банды, ранее находившиеся в противостоянии друг с другом, стали объединяться против нашествия оккупантов. Советская идеология, воспитанная на идеях атеизма и коллективной собственности, посредством слепых исполнителей из местных партийцев, погрязших в борьбе за передел власти, вторглась в систему исламских ценностей и организации труда в сельском хозяйстве, в семейные отношения мусульман. В школах грубо вводились принципы эмансипации или нелепые, уже не работающие даже на родине идеи пионерии. Дехканам отдавались земли, которые они отказывались брать: «если бы Аллах хотел, чтоб у меня было большое поле, он бы дал мне землю давно» — вот и вся логика крестьянина, потом своим поливающего жалкий клочок семейного надела, но никогда не возьмущего землю бая-помещика! Конечно, все это, помноженное на клановые интересы местной знати и финансовую заинтересованность иностранных «поджигателей» в войне, сплотило афганский народ против пришельцев.

Постоянного сопровождения требовали десятки колонн по

всему Афганистану — армия потребляла в день многие сотни тонн топлива, вооружения, медикаментов и т. п. Собственными силами в горах колонна защититься не могла — танки, «Шилки», БТРы, ЗГУ в кузовах «КамАЗов» давали только частичное прикрытие. Вертолеты Ми-24 вели посменное прикрытие колонн, осматривая местность и поражая подозрительные цели, а также ведя разведку дороги на 7–9 км впереди движения колонны, истребляя возможные группы минеров. Так как скорость колонны была невелика, пришлось организовывать площадки для посадки и заправки вертолетов прямо у дороги, увеличивая время присутствия вертолетов в районе движения транспорта.

А в антипартизанской войне рецепт победы явен, хоть и непрост, — выбивать нужно не только и даже не столько явного врага в бою, сколько перекрывать пути доставки оружия, уничтожать центры подготовки, реабилитации врага, уничтожать экономическую составляющую мощи сил сопротивления. В одной из книг по тактике ведения партизанской войны, изданной в Иране (перевод и дополнение книги о действиях белорусских партизан во время Великой Отечественной войны), прямо говорится: партизан не может действовать без поддержки населения и финансовой подпитки. Как всегда, несчастный народ становился заложником войны, находясь меж двух огней — сил официальной власти и ОКСВ и набегов «борцов за счастье народа», забирающих продукты, вьючных животных и мужчин для призыва в свои банды.

В апреле 1982 г. была проведена дерзкая операция по уничтожению крупной базы снабжения и отдыха моджахедов в треугольнике границ Иран — Пакистан — Афганистан, неподалеку от н. п. Рабати-Джали. Агентурная сеть донесла, что там накоплено большое количество оружия, амуниции и подготовлена крупная партия героина (ок. 10 т) для реализации на мировом рынке. Чтобы понимать цену и ценность для оппозиции этого объема, достаточно сказать, что на деньги, вырученные от его продажи, можно было купить около 270 комплектов ПЗРК Red Eye — для дельцов Запада «деньги не пахнут», и те, кто громко кричит о необходимости борьбы с мировым злом — наркоманией, не брезгуют брать в расчет деньги, вырученные от наркотиков, проданных в школах и на улицах Англии, Америки, Германии. Операция долго готовилась и была тщательно продумана; ей было присвоено кодовое название «Юг». Заранее были обещаны солидные и множественные награды, а ее организатору, зам. командующего авиацией 40-й армии п-ку Апрелкину в качестве «приза» были обещаны звание генерала и Звезда Героя Советского Союза.

Правда, награды «за так» у нас не дают — ответственность была громадная, и было понятно, что и сопротивление врага, и международный резонанс будут нешуточные.

Подготовка началась 30 марта 1982 г. Авиационная группировка формировалась на базе 280-го ОВП в Кандагаре (командир — п-к В. Савченко), которому придали 18 машин из 335-го ОБВП и 50-го ОСАП. Всего были задействованы 61 вертолет Ми-8 (в том числе 2 ВКП Ми-9); 18 вертолетов Ми-6: 12 топливозаправщиков, 3 — для доставки оборудования связи, привода и рембригад с оборудованием, 2 — для десанта и его снаряжения, 1 — для организации полевого госпиталя. А вот от использования Ми-24 пришлось отказаться — дальность была большой, и организовывать лишнюю точку дозаправки не получалось. Проблема топлива и без того была острой — за 47 км до цели, в пустыне, пришлось организовывать площадку дозаправки, на которую заранее на Ми-6 были доставлены и заполнены керосином резинотканевые емкости.

Техника подверглась особо тщательному осмотру, ремонту и переборке узлов. На ударных Ми-8 было усилено вооружение и добавлен боезапас, а вот на десантных, наоборот, пришлось снять ферменные ПКТ, каждый из которых в комплекте весил как средний десантник — 76 кг. Отдельного внимания заслуживает малоизвестный ранее факт — на вертолетах были закрашены звезды и бортовые номера. Если закрашивания номеров не вызывают удивления — это нормальная практика, так как через сеть осведомителей моджахеды пытались «вычислить» особо смелые и дерзкие экипажи для осуществления им мести, то со звездами не все ясно до сих пор. Практическая цель этого непонятна: все равно там не было других вертолетов (несколько машин инертных и безынициативных «союзников» — не в счет) и определять их принадлежность просто не было смысла. А вот психологический эффект был — цель закрашивания была неясна даже для непосредственных участников боевых действий, и создалось ощущение безродных бандитов с большой дороги. И без того хрупкая идеологическая основа отдачи «долга *(интернационального),* которого никто не брал», выстроенная политработниками, была разрушена. Боевой дух экипажей держался на личном примере командиров, азарте, ребячестве и близости замены — большинство летчиков прослужило почти год и, скучая по женам, матерям и детям, потихоньку мечтало о мирной жизни в родных советских городах.

За час по полуночи 3 апреля поступило боевое распоряжение, и вся группа с рассветом 4 апреля была перебазирована на пустынную площадку и дозаправлена. Перебазирование было

сложным — группа разведки, выйдя в район аэродрома, доложила о пыльной буре с видимостью до километра. Пришлось расчленять большие группы вертолетов на меньшие сегменты, перераспределять задачи и новыми группами добираться до цели. Основной десант был взят в Кандагаре из состава 70-го ДШБ. Завершалось все уже в сумерках, и для организации посадки пришлось зажигать огни из промасленной ветоши и керосина в песке (литр керосина, вылитый в песок, горит почти всю ночь). Сразу приступили к заправке, причем почти все было сделано вручную, и заправка продлилась до второго часа ночи уже 5 апреля. Экипажи наспех поужинали сухим пайком на борту, кое-как отдохнули, и в пять часов утра началась вторая стадия операции.

В 6 часов утра взлетел командный Ми-9 с летчиком-штурманом звена капитаном Ю. Серебряным, командиром шел Апрелкин. Через три минуты стали взлетать вертолеты ПСС и вертолеты с десантом с целью высадки групп по определенным площадкам, которые находились друг от друга на расстоянии от 300 до 900 м. Одновременно в условленную точку пришел Ан-30, в котором находился ген. — м-р А. Табунщиков, которому предстояло контролировать и при необходимости корректировать действия авиации. Прикрытие «Ана» осуществляли посменно 8 МиГ-23 МЛ из Союза. Из Кандагара поднялась пара Су-17М3, перед летчиками которой была поставлена задача обозначить места высадки «САБами». И вот тут началась цепь случайностей и ошибок. «Сухие» немного промахнулись и «подвесили» «САБы» метрах в четырехстах от цели, а пока подошли вертолеты, сильный утренний ветер пустыни унес их еще дальше на территорию Ирана. Лидерный экипаж на Ми-9 заметил характерные наземные ориентиры (три кишлака, реку, мост) и пошел дальше, ведя всю группу. Ю. Серебряный спустя минут 5–7 стал подозревать, что они уже пересекли государственную границу Афганистана, но Апрелкин стал настаивать на продолжении полета. Капитан продолжал утверждать, что они уже в Иране, но полковник отдал прямой приказ и даже своей рукой обозначил на карте место, где они, по его мнению, находятся (все это потом спасло к-на Ю. Серебряного от несправедливых обвинений при разбирательстве).

Замкомэска 280-го ОВП м-р Н. Бабенко заметил неплохую асфальтовую дорогу, вдоль которой стояли деревянные телефонные столбы. Удивляло само наличие дороги, которая не была обозначена на карте, но вообще поражали именно столбы — древесина в этой части Афганистана имела цену почти что золота и ценилась наравне с валютой *(обычным средством торгов с*

нашими офицерами и прапорщиками на местных рынках выступали ящики бомботары, на которые был стабильный и постоянный спрос. Даже обеспеченные афганские летчики и техники были не прочь при случае отвезти пару ящиков домой для продажи или подарков родственникам — это действительно была твердая валюта, и фраза «деревянный рубль» активно ходила среди нашего персонала, параллельно с «жидким рублем» в виде спирта). Так что сотню-другую прекрасных просушенных столбов местные кочевники срезали бы уже в первую ночь после установки! Довершал картину автобус, мирно ехавший по дороге, — ни водитель, ни пассажиры не выказывали никакого беспокойства, наблюдая и слыша движение армады вертолетов.

Однако тут появилось вдалеке какое-то строение, примерно похожее на описанное осведомителями предприятие по переработке наркотиков; рядом с ним находились какие-то строения и вышки охраны. Сомнения были отброшены, и началась высадка. Освободившись от десанта, вертолеты пошли на заранее подготовленную площадку. Вскоре более полусотни Ми-8 выстроились на земле, растянувшись по пустыне на несколько километров по периметру были выставлены посты и разведывательные вертолеты. А десант тем временем тоже не сидел без дела — он начал обстрел предприятия из минометов, выбросил вперед группы захвата и стал крушить строения и оборудование (впоследствии это оказалось банальным асфальтовым заводом, и слава богу, что там не оказалось в такую рань много людей!). Есть сведения, что при этом был уничтожен дозорный патруль иранских пограничников, но реального подтверждения как с нашей стороны, так и в ноте Ирана, этих фактов пока не найдено.

Пустынное солнце поднималось все выше. Летчики коротали время за приготовлением обеда, осматривали машины. Кое-кто даже устроил черепашьи бега, поймав нескольких этих пресмыкающихся. Подошли Ми-6 с топливом, вертолеты стали заправляться. Вдруг с борта Ан-30 (штурман корабля ст. л-нт М. И. Рябошапко смог установить истинное положение нашей группы) пришло сообщение: «Вы в 12 км на территории Ирана, возле н. п. Хорек. Срочно эвакуируйте десант и уходите!», но экипажи были заняты перекачкой топлива и просто не могли среагировать мгновенно. Многие даже не среагировали на недалекий рев двигателей, подумали, что это балуются «МиГи» сопровождения. Но когда самолеты пронеслись над площадкой, всем стало ясно — это иранские «Фантомы»! На первом заходе они не предпринимали никаких действий, но, развернувшись,

пошли в атаку и выпустили по стоявшим вертолетам две ракеты AIM-9 Sidewinder, одна из которых взорвалась, ударившись в землю, а вторая упала плашмя и просто переломилась (обломки тут же подобрали борттехники и потом сделали из них пепельницы для курилок и комнат в модулях). Ситуация все больше накалялась. На смену первой паре «Фантомов» пришла вторая, которая обстреляла вертолеты из пушек. «МиГи» добились устойчивого захвата «Фантомов», но Апрелкин справедливо запретил сбивать «Фантомы» без прямого приказа из Москвы (в этом тоже есть элемент большой удачи в операции — не хватало еще проблем международного уровня из-за сбития самолета суверенного государства над его же территорией). Тем временем «Фантомы» перестроились и стали, маневрируя, методично поливать стоянку из своих «Вулканов». У Ми-8 комэска 50-го ОСАП Ю. Грудинкина снаряды перебили носовой пулемет, стойку шасси, наделали дыр в левом борту, неразорвавшийся снаряд «Вулкана», ставший потом сувениром летчиков, застрял в балке вертолета. Всего машина Ю. Грудинкина получила более 80 пробоин, но дошла потом до Кандагара своим ходом! Повреждения получили еще несколько бортов — на одном из Ми-8 снаряд пробил перо ХВ, но лонжерон был целый, и экипаж потом смог перегнать его в Кандагар. Но две машины все-таки пришлось оставить и самим уничтожить. К счастью, потерь в личном составе не было, только легкое ранение в пятку осколком от снаряда «Вулкана» получил летчик-штурман Ми-8 из 50-го ОСАП ст. л-нт А. Трудов. Спешно забрав десант, авиагруппа стала взлетать. Организовав ПВО, по «Фантомам» стали стрелять из всего, что было под рукой, включая гранатометы. Пулеметным огнем один самолет удалось повредить, и он ушел, оставляя небольшой белесый шлейф. За ним покинул поле боя и второй самолет.

Тем временем к месту стоянки наших вертолетов, поднимая тучи пыли и рокоча двигателями, подошли танки и бронемашины Ирана. Остановившись на расстоянии прямого выстрела, танки хищно водили стволами, меняли позиции, но огня не открывали. Психологическое противостояние и напряжение, по воспоминаниям участников событий, было жутким. К счастью, благоразумие взяло верх и конфликта, могущего повлечь катастрофические последствия в регионе, прозванном «пороховой бочкой» и охваченном несколькими одновременными войнами, удалось избежать.

Не успев остыть от пережитого, вертолетчики доставили десант к месту действительного расположения базы. Во многом благодаря тому, что радио ВВС уже озвучило в прямом эфире

сообщение об иранском инциденте, «духи» успели покинуть лагерь незадолго до подхода вертолетов. Забрали они и героин, но осталось много оружия, взрывчатки, снаряжения и медикаментов *(за медикаментами всегда велась особая охота — западные покровители прекрасно снабжали бандитов современными препаратами, медикаментами. Особо ценились таблетки для обеззараживания воды и перевязочные средства)*. Операция завершилась ночью. Обнаружилось, что на обратный перелет может не хватить топлива, и пришлось срочно вызвать из Кандагара еще пару Ми-6-заправщиков, а один как запас направить в Лашкаргах. Почти не спавшие вторые сутки десантники и экипажи были сильно измотаны, и в этой ситуации было б оправданным отложить вылет группы на утро. Но в три часа ночи руководитель операции в ультимативной форме заставил поднять все машины, мотивируя это тем, что иранцы непременно направят группы через границу для нашего разгрома, несмотря на то что мы уже, собственно, на территории Афганистана, а не Ирана. После небольшого совещания руководителей групп была определена очередность взлета и начался перелет. Но ночь, усталость и поднятая винтами пыльная буря взяли свое — при взлете упал на левый бок и загорелся Ми-8 к-на Г. Говтвяна. Экипаж и десант смогли спастись через кормовой люк, который вовремя скинул борттехник Я. Фуканчик.

Одновременно с этим приходит тревожная весть — заправщик Ми-6, шедший навстречу для дозаправки, под Лашкаргахом нарвался на засаду и был поврежден, экипажу пришлось занять оборону и ждать подмоги. Его забрали вертолеты ПСС возвращавшейся группы, а сам вертолет был уничтожен своими.

Несколько позже официальными органами Ирана было распространено заявление, что Иран, видя явную непреднамеренность наших действий и дорожа добрососедскими отношениями (все-таки это хитрый Восток, а не тевтонский Запад, а «худой мир лучше хорошей ссоры») с СССР, не стал доводить дело до вооруженного конфликта, а просто принял меры по оттеснению нашей группировки. Однако в приграничном радиообмене было выявлено, что летчики «Фантомов» попросту не обладали необходимым опытом — более опытные кадры были стянуты в район ирано-иракской войны, а этот регион всегда считался в Иране тихим, тыловым. Тут служили недавние выпускники, возможно, летчики ПВО, накапливая опыт полетов. И действительно, только вчерашнему курсанту придет в голову стрелять ракетой с ИК ГСН по остывшим вертолетам на земле, да еще на фоне горячей пустыни. А вот вторая пара показала явно

лучший уровень — им удалось выполнить задачу, но не втягивать Иран в большую войну. При всей стрельбе никто не погиб, вертолеты получили не фатальные повреждения, и в другой ситуации их вполне можно бы было восстановить.

По итогам операции состоялся «разбор полетов». П-к Апрелкин был снят с должности, изрядно потрепали нервы командиру 280-го ОВП В. Савченко и штурману звена Ю. Серебряному. На счастье последнего, все команды и ругань Апрелкина на борту Ми-9 были зафиксированы бортовым магнитофоном, и в дальнейшем с него были сняты все обвинения. В итоге экипажам посоветовали особенно не болтать, и воспоминания о досадной ошибке потихоньку стали стираться из памяти новыми событиями. А «непонятные» вертолеты без звезд летали еще полгода в той «непонятной» войне… Напоминанием об операции надолго остались следы закрашивания звезд, как на снимке на вклейке.

Отдельный разговор о роли вертолета и мужестве летчиков мы поведем, рассказывая о Панджшерской операции 1982 г.

Одним из регионов Афганистана, где безраздельно господствовали моджахеды и где восходила звезда талантливого командира и организатора Ахмад-Шах Масуда, был район Панджшерского ущелья. *(Сам Масуд, по слухам, выходил на руководство нашего контингента с просьбой содействия в овладении им всей властью в Афганистане в обмен на гарантии постройки социального государства с учетом восточного менталитета и на полную дружбу и сотрудничество с СССР, опыт которого, к обоюдной выгоде, был до Апрельской революции и ввода войск. Кто его знает, как пошла бы история СССР и всего мира дальше, если бы наши прислушались к этой просьбе. По крайней мере, известно, что Масуд все время конфликта относился с уважением к противнику, и о его честности и соблюдении условий двухгодичного перемирия 1982 г. ходили и ходят до сих пор легенды. Характерный штрих — до сих пор в воспоминаниях ветеранов той войны можно прочесть разные характеристики Масуда, но ни в одном этот жесткий лидер и все-таки враг не назван коварным или вероломным. Более того, по воспоминаниям ген. — л-та В. Очирова, при встрече его с Масудом в 1991 г. тот лично высказал свое уважение воинам, воевавшим в Афганистане. По иронии судьбы, человек, военное счастье (Масуд — «Счастливый») которого помогло ему выжить в войне с «неверными», погиб от руки единоверца в теракте с подставными «журналистами» при очередном дележе власти. Скромный его мавзолей с зеленым куполом сейчас стоит в ущелье, в котором так и не воцарился мир)*. Величественная горная структура, обрамленная горами

высотой 4500–5200 м, протянулась в глубь Афганистана на 120 км. Ширина ущелья составляет от 1 км в верхней части до 200–300 м в донной; солнце в отдельные места заглядывает только в зените. Там местное население образовало прообраз независимого государства, на центральную власть в Кабуле обращали внимания мало, откупаясь от нее налогами. В Панджшере действовала своя денежная система, свои социальные законы, свой призыв в армию и свой порядок ценностей (по воспоминаниям тогдашнего командира 50-го ОСАП п-ка В. Павлова, на местном рынке слабоприменимую в горах машину отдавали за хорошего барана), было оборудовано несколько прекрасных госпиталей с европейским персоналом, работающим по прямому контракту с Масудом, были даже свое правосудие и свои тюрьмы. В районе была сеть месторождений драгоценных и полудрагоценных камней, которые хорошо сбывались на мировом рынке, так что доходы с них, сборы с караванщиков и налоги с народа Масуд получал регулярно. Изрядная часть денег тратилась им на добычу информации о действиях и планах нашего контингента и вооруженных сил ДРА.

Регион был заселен преимущественно таджиками, предков которых советская власть окрестила «басмачами» и в лучшем случае в 20-е годы прошлого века вытеснила из родных мест в Афганистан. Понятно, что особенно пылких чувств к «неверным» с севера они не питали. Район был неплохо прикрыт единой сетью ПВО, координация действий которой осуществлялась посредством новейших средств связи, включая спутниковую. Расчеты были хорошо обучены в Пакистане, стрелки научились наводить пулеметы и ЗГУ на цель без использования трассеров, демаскирующих позицию.

Кабульская власть никак не могла мириться с пониманием того, что немалая часть республики абсолютно не подчиняется власти, и неоднократно пыталась захватить господство в районе ущелья Пяти Львов. Первая серьезная попытка штурма Панджшера была предпринята еще в 1981 г., но Ахмад-Шах Масуд смог воспользоваться преимущественным тактическим положением и неопытностью нападавших и разгромить группировку.

17 мая 1982 г. в три часа ночи началась крупномасштабная операция. Массированный огонь открыла артиллерия, включая РСЗО «Град», одновременно по ущелью отработали Су-25 из Шинданда и Су-24 из Союза. Основу ударно-десантных сил авиации составил 50-й ОСАП, с придачей машин из Кандагара, Джелалабада и Кундуза; вся эта группировка была собрана в Баграме. В общей сложности было задействовано 84 Ми-8 и 53

Ми-24; для обеспечения операции задействовались 14 Ан-12 и Ан-26, несколько Ил-76. После прекращения артподготовки в бой пошли Ми-24, которые занялись зачисткой места посадки вертолетов групп, возглавляемых зам-комэска 2-й ВЭ 280-го ОВП майором Н. Бабенко и комэском 3-й ВЭ 50-го ОСАП майором Ю. Грудинкиным *(на них возлагался подбор мест десантирования и обозначение их дымовыми шашками-маркерами. После этого по обозначенным местам провели бомбардировку Су-17 ВВС Афганистана и Су-25 бомбами ОДАБ-250 для ликвидации возможных минных полей)*.

Затем подошли Ми-8 с десантом и группами подавления ПВО противника. Одним из таких пунктов обороны моджахедов были кишлаки Дархель и Руха, где находилась школа подготовки боевиков. Возле нее планировалась высадка двух групп, обеспечением которой занималась вторая эскадрилья 280-го ОВП. Два звена Ми-24Д под командованием А. Яворского и комэска 2-й ВЭ 50-го ОСАП м-ра Н. Полянского провели «зачистку» местности вокруг намеченных посадочных площадок, но целый ряд хорошо замаскированных огневых точек врага остался незамеченным. Когда подошли группы «восьмерок», они попали под шквальный огонь ЗГУ и ДШК, размещенных на здании школы и на подтянувшихся джипах. Сразу из ЗГУ был сбит вертолет м-ра Ю. Грудинкина — экипаж, в состав которого входили штурман 3-й ВЭ, техник-инструктор, штурман 40-й армии и десантники, погиб. Несколько раненых из десанта, оставшихся в живых, лежали рядом с остатками вертолета, держа в руках зажатые гранаты с выдернутой чекой. Когда подоспела помощь, несмотря на кипевший вокруг бой, они сначала потребовали предъявить документы у спасателей и только потом позволили погрузить себя на вертолет! Ведомый Грудинкина, А. Шипунов, отработал по зенитке НУРСами, но расчет тоже не дремал — мгновенно развернувшись, они открыли огонь по нему, буквально вырывая клочки с вертолета, который задымил и пошел домой; Шипунов получил 72 мелких осколка от разлетевшейся брони и стекол кабины в лицо, грудь, шею, но вывел вертолет из огня, а дальше машину повел его летчик-штурман С. Кузнецов. Тут замполит эскадрильи А. Садохин успел высадить десант и направил свой вертолет на подавление огневых точек, однако в дуэльной перестрелке он тоже был поражен. К-н Садохин погиб, а израненная машина пошла на сближение со скалами… Правый летчик П. Погалов почти выровнял машину, но лопасти все-таки зацепили карниз скалы, Ми-8 рухнул на склон и пополз по нему, ломая шасси и подвески. Оставшийся в живых летчик выбрался через блистер и успел оттащить раненого борттехника В. Гулина

раньше, чем взрыв разметал вертолет с останками командира. За считаные минуты возле кишлака погибли несколько офицеров из управлений эскадрилий и ВВС 40-й армии. *(Уникальный эпизод вспоминает А. Сурцуков. Среди погибших числился инженер по АО ВВС 40-й А м-р Сычевой. Его вывезли, приняв за мертвого, и поместили в морг, через консульский отдел в Кабуле уже направили похоронку на родину. А когда начали делать вскрытие, он подал признаки жизни. Его срочно прооперировали, и он выжил. Был большой скандал, разборка с политорганами и врачами. О чувствах семьи, получившей скорбную весть, нетрудно догадаться.)* За это время с высоты спустился Ми-24Д Н. Полянского, который, используя ПТУРС «Фаланга» и пулемет, подавил две огневые точки. В целом для обеспечения десантирования и прикрытия экипажам пришлось в тот день произвести по 4–5 вылетов.

Отдельно нужно остановиться на действиях вертолетов ПСС. Замкомэска 50-го ОСАП м-р А. Сурцуков в тот день сменил четыре борта, совершив парой 8 вылетов в ущелье! На беззащитном, по сути, на взлете вертолете они лезут в самое пекло, разыскивая раненых летчиков и десантников. После первого вылета, когда А. Сурцуков вывез летчиков экипажа Садохина, со своим ведомым они привели на аэродром машины не просто израненные, а изорванные в клочья — десяток дыр, размером с кулак, обрывки проводов и потеки масла по бортам. Со стоящими приборами, без связи, воющими без масла редукторами — летчики сами не поняли, как «восьмерочки» смогли прийти домой в таком состоянии! Буквально в течение получаса, схватив новый вертолет на аэродроме, Сурцуков полетел забирать спасателей от вертолета Садохина и тела экипажа Грудинкина. Не успели они сесть, как тут же были снова обстреляны справа практически в упор — с расстояния метров в 150, пули посекли кабину, ранив борггехника. Тут хорошо отработал ведомый Ю. Наумов, ювелирно накрыв огневую точку, находившуюся в полутораста метрах от наших, залпом НУРСов. Придя в Баграм, летчики увидели незабываемую картину — весь правый борт иссечен пулями, пробит редуктор и входной аппарат двигателя, дырки в остеклении. Интересный факт — пока спасатели пытались достать тело Садохина, к месту падения подъехал пикап душманов. Десантники уничтожили одного из приехавших и захватили второго — это оказался ни много ни мало начальник штаба Панджшерского ущелья, подручный А.-Ш. Масуда, приехавший пленить выживших летчиков. При нем впоследствии контрразведка обнаружила документы, изобличавшие в измене ответственных работников аппарата НДПА, МО, международного

аэропорта Кабул; было арестовано 108 человек, сидевших на щедром пайке «Панджшерского Льва».

Тут же экипажи пересели на новые борта и третий раз сунули голову в пекло! Высадив десантников-спасателей, ушли на высоту, ожидая команды на подбор их. После этого, выждав время и получив сигнал, забрали ребят и двинулись под огнем на Баграм. И так — 8 раз.

Печален был первый этап операции — сбито два вертолета, повреждено пять машин, погибли четыре члена экипажа и десять десантников, ранено пять и восемь соответственно. И это только начало…

На скором построении В. Павлов сказал: «Задачу никто не отменял, и мы ее выполнять будем!» — и круговорот смертельных событий снова стал набирать скорость.

В Панджшер потянулись бронетехника, отряды советской и афганской армии. На второй день авиация перенесла острие атак на 40–45 км в глубь ущелья. Пришлось столкнуться с усилением ПВО моджахедов — в трофеях десанта попались ПЗРК «Стрела-2» производства Китая и Египта, да и старые ДШК изрядно трепали нервы экипажам. Ми-24 В. Щеглова пронесся в створе трех очередей ДШК, причем ни одна пуля не попала в машину, к-н И. Качура смог в лобовой атаке уничтожить огневую точку, ликвидировав до 20 бойцов врага. Однако при выходе из атаки он получил очередь справа — пули прошли через кабину, одна из них рикошетировала от лобового бронестекла и попала в лопасть несущего винта. В сопровождении В. Щеглова израненный Ми-24 пополз на Баграм, а на это гнездо навели огонь «Града».

Шаг за шагом входила армия в ущелье, но враг дрался отчаянно. Уже над «свободной» территорией 28 мая 1982 г. в районе кишлака Руха длинной очередью был сбит Ми-24 В. Войтеховича. Очередь ДШК буквально вспорола капоты, пробила баки. Горящий вертолет стал садиться на берег реки Панджшер, но не дотянул метров 20 и рухнул. Оператор С. Ероха и борттехник С. Линник погибли сразу, В. Войтехович умер в госпитале от ран и ожогов через два дня. Уничтожение этой точки было поручено к-ну А. Яворскому, но позиция ДШК была настолько умело замаскирована, что авианаводчики не могли понять, откуда ведется огонь — на звук в горах направление не определишь, а вспышек видно не было. Летчикам пришлось ловить буквально на «живца», переигрывая врага в тактике и подставляя свой борт под огонь. В конце концов точка была обнаружена — на выступе отвесного склона была оборудована позиция из камней и прикрыта сверху ветками и лохмотьями, что создавало иллюзию безжизненной местности и в солнечный день

гасило всполохи огня пулемета. Вертолетчики обстреляли место НУРСами, а потом, от злости и мстя за потерянных друзей, накрыли ее двумя ЗБ-250, просто превратив участок в месиво огня и камня.

По итогу операции все-таки только участки ущелья можно было считать свободными и уж точно все равно не безопасными. Хотя в целом достигнутые результаты были хорошие — уничтожено много боевиков и опорных пунктов, отработано взаимодействие родов войск нашей и афганской армий, захвачены богатые трофеи. Сам Масуд был вынужден согласиться на условия перемирия, предложенного афганцами с нашей подачи. Однако уже через пару месяцев наша армия стояла в ущелье лишь в опорных пунктах, а операции в Пандшжере повторялись снова и снова, причем даже с участием Дальней авиации, когда будущий «великий чеченский воин Джихада» Д. Дудаев в 1984 г. изрядно насыпал фугасок на головы своих единоверцев.

Примерно в эти же дни была проведена большая операция силами авиации погранвойск, которая проводилась со 2 по 18 мая в районе Куфабского ущелья под непосредственным руководством начальника пограничных войск КГБ СССР генерала армии В. Матросова, прибывшего для этой цели из Москвы в Московский погранотряд. На площадке местного аэропорта у пограничной заставы «Иол», откуда работала вертолетная группировка, присутствовал заместитель начальника ПВ генерал-лейтенант И. Вертелко. Для проведения спецоперации было задействовано более 15 вертолетов Ми-8 и Ми-24 — ракетно-бомбовые удары вертолетами и десантирование пограничных штурмовых групп осуществлялись в районах Даргака, Муштива, Мадута, Сайдана, Карнива, Чашм-Дары, Навабада, Рогака, Имам-Сахиба, Сшари-Пула и др. точек. А по позициям моджахедов возле Муштива был нанесен массированный одновременный бомбовый удар 9 вертолетами, следовавшими в едином строю колонной звеньев. Колонну лично возглавлял командующий авиацией пограничных войск ген. — м-р Н. Рохлов. Операция длилась 17 дней. (О напряженности боевой работы вертолетов погранвойск в этой операции можно судить по списку расхода боеприпасов одним только бортом Ми-8: бомб (ОФАБ-250, ОФАБ — 100) — 40 шт., зажигательных баков — 2 шт., НУРСов — 646 шт., патронов (7,62-мм) — 500 штук; десантировано 66 чел. и 7850 кг груза.) При очередном заходе на огневую позицию моджахедов, Ми-24 ст. л-нта Жернова попал под огонь ДШК и ПЗРК. Поврежденный вертолет стал быстро терять высоту. Обрадованные такой удачей «духи» еще более усилили огненный ливень. Очередь ДШК

пришлась на кабину вертолета — был ранен борттехник ст. л-нт Шимбаровский. Серьезные дополнительные повреждения достались и машине, в том числе — гидросистеме. Вертолет, перестав слушаться управления, стал падать на пригородные дома Имам-Сахиба. Буквально над самой землей командир смог выровнять практически неуправляемую машину, и они сумели сесть на песчаную площадку. Выскакивая из горящего вертолета, борттехник успел схватить автомат и пару магазинов к нему. В это время ведущий группы к-н Калиберда, продолжая обрабатывать позиции моджахедов, увидел горящий Ми-24. Счет шел уже не на минуты, а на секунды. Командир решительно взял курс по направлению к подбитому вертолету и под шквалом огня сумел-таки посадить свой Ми-8. Экипаж оказался перед лицом двойной опасности — моджахеды горели желанием расстрелять летчиков или заполучить пленных, а горящий Ми-24 грозил взрывом боезапаса. Как только экипаж Ми-24 заскочил в Ми-8, взорвались бомбы на горящем вертолете; незадолго до этого рванули и разлетелись НУРСы. Через некоторое время вертолетчики благополучно приземлились в Пяндже на своем аэродроме, чтобы вскоре вновь вылететь на боевое задание. За тот случай И. Вертелко лично представил оба экипажа к государственным наградам.

Вертолет обладает качеством, которого нет у «свистков», — самолетов ИБА. Он может взять на борт корректировщика, местного осведомителя или досмотровую группу. В конце концов он просто может подсесть к войскам для согласования действий без выхода в эфир. Иногда они выступали «маркерами», обозначая на местности, которую излазили буквально на брюхе, цель залпами НАР или стрельбой из пулемета для ударов штурмовиков и самолетов ИБА. Вертолетчики заслужили истинное уважение со стороны самолетчиков, которые иногда просились на «подлет» в экипажи «вертушек», чтобы своей кожей ощутить полет над самой землей, а часто и чтобы увидеть врага не с заоблачных высот, а в упор.

Интересная операция, невозможная в афганских условиях без вертолетов, была проведена в декабре 1981 г. в районе Джелалабада. За пару дней до описываемых событий душманам удалось выкрасть советского советника, который в одиночку выбрался в город. Враг выказал желание обменять советника на кого-то из пленных полевых командиров, но наши думали иначе. Штаб 40-й армии разработал молниеносную операцию по захвату муллы — влиятельного духовного лидера оппозиции в этом регионе. Были выделены 14 Ми-8 и 4 Ми-24 из 335-го ОБВП, которые загодя провели аэрофотосъемку поселка, местности.

Сама операция произошла настолько мгновенно, и действие на сознание боевиков такой армады вокруг поселка и в небе было столь ошеломляюще, что и сам мулла, и 18 человек его охраны были взяты без единого выстрела.

Очень сложными считались рутинные полеты для снабжения высокогорных застав и постов. Значительная высота, разреженный воздух, непредсказуемые ветра на разных склонах, возможность засады — все это заставляло идти каждый день на рядовой вылет, как в бой. Учитывая высотность, часто приходилось снимать броню, подвески, иногда и створки грузовой кабины. Приходилось изобретать новые методы пилотирования — если и удавалось запрыгнуть на площадку, то взлететь с нее часто вертолет уже не мог. Приходилось иногда применять тактику «срыва» и управляемого падения — вертолет на максимальном шаге и выбранной полностью мощности двигателей на пару секунд «подвешивался» и тут же сбрасывался, стараясь не зацепить хвостовой опорой гору, с обрыва вниз и набирал скорость и возможность полета уже в процессе резкого снижения. Учитывая рельеф Афганистана, нормой также стали полеты и на предельных для вертолета высотах. Генерал-лейтенант А.В. Сурцуков, бывший тогда комэском на Ми-8МТ в 50-м ОСАП вспоминает: — «У меня был случай, когда через Саланг, закрытый облаками, пришлось лететь на высоте 5600 м без всякого кислорода. «Скучно», конечно, очень хотелось спать (еще и поесть не успели, на тощий желудок), сердце колотилось в бешеном ритме при малейшем движении. Хорошо, что непродолжительное время на этой высоте были, около 20 минут, а то бы… А, например, при десантировании на тот же Эвим (Шахраи) перевал пересекали на 4600–4800 м». Однажды, в мае 1984 г., в ходе очередной панджшерской операции на горный ледник на высоте 4500 м для перехвата каравана, идущего с грузом оружия А.-Ш. Масуду, был направлен отряд спецназа. Сроки засады растянулись, и у солдат начались обморожение и слепота от яркого солнца и снега; у радиостанции начал садиться аккумулятор, а один солдат при попытке спуска сорвался в пропасть. На спасение пострадавших и доставку дров, пищи и теплого снаряжения для разведгруппы был направлен из Кундуза предельно облегченный Ми-8МТ А. Моисеева. Вертолет совершил 7 заходов на площадку, продуваемую ветром, как в аэродинамической трубе. Лишь на восьмом заходе, когда уже горело табло аварийного остатка топлива, удалось запрыгнуть на площадку. Быстро выгрузив припасы и забрав ослепших и обмороженных солдат, вертолет стал пытаться взлететь. Ревущие на самую полную мощность турбины заставляли дрожать

вертолет, но лишь приподнимали машину, и дальше отжатых стоек амортизаторов дело не шло. В конце концов Моисеев решился на отчаянный поступок — он покатил машину вниз по леднику, моля всех покровителей авиации об отсутствии ям, трещин и торосов. Вертолет разогнался и перешел в горизонтальный полет. Думается, при виде этого у составителей всяческих инструкций эксплуатации вертолета волосы бы зашевелились.

Вообще работа на износ и вне всех нормативов была, к сожалению, нормой. Недостатки планирования, несогласованность действий подразделений компенсировались отчаянным мужеством солдат и летчиков. Вот, например, яркая иллюстрация того, что «оно, конечно, нельзя, но если очень нужно, то можно».

Летом 1982 г. в Баграм возвращалась пара «восьмерок», одну из которых пилотировал командир 50-го ОСАП п-к В. Е. Павлов. Обстановка сложная, топлива оставалось только на возврат. В воздухе их вызвал «Ворон» — командир ДШБ. Доложил, что у них на точке трое раненых и двое ценных пленных, причем раненые до утра уже могут не дожить. Забрать их можно было только с ходу, так как топливо неумолимо сокращалось. Как назло, в вечерних сумерках Павлов проскочил отрог, где находился батальон, — по понятным причинам, те тоже сидели, не высовываясь. Лишь после просьбы вертолетчиков они обозначили себя дымами, и Павлову пришлось вернуться, потеряв еще около 10 минут работы двигателей. Прижав одно колесо к отрогу, он смог, вися над склоном, забрать раненых и пленных и полететь на базу. Впереди был перевал 4500 метров, на преодоление которого вертолет выгреб почти весь керосин в баках, а до базы оставалось еще 42 км. Павлов принял рискованное решение — выключить один двигатель и медленно, со снижением до высоты 700–750 м идти на Баграм. После посадки все датчики уже давно были на нуле, а при осмотре техники выявили, что осталось в баках 17 л керосина (менее 90 сек. работы двух двигателей)! Конечно, никакие инструкции не предусматривают полет на таких остатках, да еще на войне, но в вопросе жизни и смерти для расчета расхода применяется немного другая арифметика — как объяснить матери, что для спасения ее сына в богатой стране, лидере поставок нефти по всему миру, не нашлось бочки керосина?..

Тот же п-к В. Павлов в октябре 1982 г. отметился интересным эпизодом в эксплуатации Ми-8. Ему удалось на внешней подвеске вывезти поврежденный Ми-8, то есть однотипный вертолет, в Баграм.

Вообще, если была возможность, старались не бросать машины — статистика потерь изрядно портила карьеру командиров, да и просто бросить машину, которую есть шанс восстановить, порой жалко. 9 июня 1986 г. к-н Семенов из 335-го ОБВП летел из Джелалабада в Кабул и далее в Кундуз, но под Кабулом произошел самовольный уход двигателей на малый газ. Перевести режим не удалось, и экипаж аварийно посадил вертолет на выбранную площадку. Повреждения были большими — сломаны две лопасти НВ, остальные вывернуло в шарнирах автомата перекоса, отломилась ХБ, сломалась носовая стойка шасси.

Пришлось организовывать охрану места посадки парой ПСС из Кабула и вывозить вертолет тяжелым Ми-6. Позже машина была восстановлена и своим ходом перегнана летчиком 50-го ОСАП капитаном А. Тарасовым в Джелалабад.

Правда, иногда приходилось при случае прибегать к «аэродромному каннибализму» — когда поврежденные вертолеты становились источником запчастей для своих собратьев. 3 августа 1988 г. в Шинданде Ми-8МТ из 320-й ОВЭ привез из Герата очередную проверочную комиссию. Высокопоставленные армейские чины не захотели топать «царскими ножками» по августовскому пеклу и приказали посадить вертолет возле штаба. При посадке Ми-8 зацепил грузовой автомобиль, стоявший у штаба 5-й МСД. Повреждения были сильными, но не смертельными для вертолета, и ТЭЧ эскадрильи начала его восстановление. Но 1 сентября в Кабуле моджахеды обстреляли стоянки 50-го ОСАП, и много вертолетов получили различные повреждения. Организовать быструю доставку большого перечня запчастей не получилось, и было принято решение перевезти шиндандскую «восьмерку» на разборку для нужд восстановления вертолетов.

Пыль — невесомый убийца техники. Глядя на область применения вертолетов, начинаешь верить, что они — «это души погибших танков». Периодичность промывки фильтров и жиклеров была изменена со 100 до 10 часов!

Стальные листы на блистерах сильно ограничивали обзор, но давали хоть какой-то шанс на выживание боевой машины с защищенностью автобуса.

М-р Н. Бабенко, 280 ОВП, Кандагар, 1982 г, к-н А. Жилин, 280 ОВП, Кандагар, 1982 г. Удачный ракурс — на снимке можно увидеть и складной лист брони за плечом летчика.

Кандагарские «летуны» из 280 ОВП в ожидании разведгруппы, 1982 г. Видно бронирование Ми-8Т.

«Рыцарские доспехи», возрожденные в конце XX века. Огневая точка в десантном отсеке Ми-24.(верхнее фото)

Шкворневые установки позволяли вести огонь из Ми-8 через дверь и иллюминаторы и делали огонь из вертолета едва ли не всеракурсным.

Индивидуальная броневая защита экипажа.

Лт. В. Бойко.

Установка пулеметов в дверях Ми-24 обеспечила возможность фронтального огня и контроля над местностью.

Вертолет Ми-24 в «фас» неплохо держал удар. Случаев попаданий в летчиков из стрелкового оружия «в лоб» отмечено не было, а вот сбоку летчики были наполовину беззащитны, что вызвало установку дополнительных бронестекол внутри кабины.

Сопровождение колонны вертолетами.

В руках врага аналогичные 14,5-мм ЗГУ были простым, но

эффективным и страшным оружием против вертолетов. По меткому выражению А Сурцукова (на снимке — в очках), «она способна БМП надвое расколоть, не то что «восьмерочку».

Апрелкин, Панин, Варюхин проводят полевое совещание, 1982 г.

Ми-6 кандагарского 280 ОВП, 1985–1987 гг.

Подготовка Ми-8Т к вылету. В темной куртке — замкомэска 280 ОВП м-р Н. Бабенко, Кандагар, весна 1982 г.

Ст. лт. А. Берегов, Джелалабад,1986 г.

Появление модификации МТ вертолета Ми-8 существенно повысило высотность, мощность и дальность полета. Ми-8МТ 50 ОСАП, 1987 г.

Файзабад, 1983 г. Ми-6 из 181 ОВП готовится перевезти в Кабул группу заменившихся солдат-танкистов.

Снимки по инциденту в Иране 4 апреля 1982 г., обратите внимание на закрашенные звезды. Борттехник 280 ОВП ст. пр-к В. Шевцов разогревает обед, кипятит чай в кислородном баллоне во время ожидания подбора десанта.

F-4E Phantom Ирана атакует стоянку вертолетов.

Летчики и техники позируют на фоне упавшей Sidewinder.

Ми-8МТ эскадрильи комэска 50 ОСАП м-ра А. Сурцукова высаживают десант в Панджшере, май 1982 г.

Командир 50 ОСАП п-к В. Павлов проводит совещание с командирами эскадрилий и десантниками, май 1982 г., Панджшерская операция.

Высадка десанта в Панджшере, 26 мая 1982 г.

Вертолеты Пянджшского погранотряда Ми-8МТ, Ми-24В.

Советский Союз все годы воины старался в репортажах не замечать кровь и смерть наших воинов. Корреспондент ЦТ СССР М. Лещинский с группой летчиков после возвращения из очередного вылета на освещение событий «мирного строительства свободного Афганистана», Джелалабад, 1986 г.

Ми-10 из 181 ОВП, Кундуз, 1980 г.

Джелалабад, 1986 г. Будущий генерал-майор К. Шипачев возле Ми-24П.

Местные «бачата» привычно побираются у солдат и офицеров 280 ОВП, Кандагар. Что-то не видно у детей страха к «проклятым оккупантам», о котором не перестают рассказывать СМИ Запада.

В Афганистане воевали едва ли не все и часто друг с другом. Кандагар,1987 г. Сегодня этот бандит воюет с нашими врагами, значит, он — друг.

Борттехник Ми-6 из 280 ОВП К. Калинин, Кандагар, 1984 г.

Катастрофа Су-22 ВВС Афганистана и Ми-6, погибший афганский летчик. 14 марта 1985 г., Пули-Хумри.

«Забитый» караван. При досмотре вертолетами 205 ОВЭ караванщики сами решили свою судьбу, оказав сопротивление.

Группа ПСО и ремонтники прибыли на место вынужденной посадки поврежденного Ми-24.

Фильтрация молодежи призывного возраста в Кандагаре.

Командир 335 ОБВП В. Целовальник осматривает трофеи. Январь 1986 г.

Горестный итог Кунарской операции 1986 г. Ан-12 везет на родину 8 гробов.

Безвозмездное оказание «оккупантами» медицинской помощи населению. Очень многие афганцы доктора видят впервые в жизни — таковы были реалии «оккупированной» страны.

ПОЛЕГЛИМ
ВОЇНАМ
НА АФГАНСЬКІЙ
ЗЕМЛІ

«…нет в Союзе семьи такой, где б не памятен был свой герой. Снова лица твоих солдат с фотографий увядших глядят…».

Домой! 205 ОВЭ, Кандагар, 1988 г. Прощальный взлет Ми-24П.

Ми-8МТ уже в небе Родины.

Высокая загруженность аэродромов, особенно в периоды крупных операций, помноженная на недопонимание всех структур управления, вносила свою лепту в количество небоевых потерь.

12 мая 1984 г. при подготовке очередной операции по Панджшеру в Баграме была сконцентрирована громадная группировка, в воздухе и на полосе постоянно находились самолеты и вертолеты, и ошибка просто не могла не произойти. Экипаж полковника Е. Кашицина с десантом на борту Ми-8МТ вырулил для взлета и занял центр полосы. В это же время ошибочно, неверно поняв жест нашего РП, руководители афганцев дали разрешение на взлет стоявшему на старте самолету МиГ-21 УМ из 322-го ИАП ВВС Афганистана, который пилотировали советский инструктор и обучаемый афганский летчик. В тот момент, когда вертолет с десантом готовился к взлету, разбегавшийся самолет уже достиг скорости подъема переднего колеса, но его взлетный вес (с полной нагрузкой) позволял выполнить отрыв самолета лишь где-то в конце полосы. В последний момент, когда летчики поняли, что столкновения с вертолетом не избежать, они пошли на вынужденные действия:

резко отделив самолет от земли, сделали попытку «перепрыгнуть» через вертолет, а затем катапультироваться. Но расчет не удался. Самолет действительно отделился от земли, однако большой взлетный вес и малая скорость не позволили набрать высоту — самолет зацепил лопасть фонарем и своим «брюхом» ударил вертолет по втулке несущего винта. От столкновения самолет перевернулся в воздухе с резким изменением направления падения, через мгновение летчик из перевернутого положения катапультировался прямо в землю. А самолет, в котором остался второй летчик, упал вдоль рядов стоящих у полосы вертолетов и загорелся. На пути его движения стоял под разгрузкой боеприпасов (!) Ил-76 — разрушающийся истребитель пронесся метрах в десяти-четырнадцати от транспортника! Далее самолет, вернее, то, что от него осталось, попал в капонир, где уже взорвались его НУРСы и топливо. Летчик сгорел в этом пожаре, хотя погиб он, видимо, еще при первом ударе о землю. А вертолет и люди на его борту оказались «рожденными в рубашке». Сразу после удара вертолет перевернулся и загорелся, но всем, кто в нем находился, удалось благополучно выбраться, хотя машина сгорела дотла.

Тяжел и опасен был хлеб и летчиков транспортных эскадрилий Ми-6, и о них почему-то мало рассказано в известных до сих пор публикациях. Подразделения вертолетов Ми-6 входили в состав отдельных вертолетных полков, которые базировались на аэродромах Кандагар (280-й ОВП) и Кундуз-Гардез (181-й ОВП, в Гардезе стояла 4-я ВЭ полка). Кроме того, в 1984 г. в Кундуз была передислоцирована отдельная вертолетная эскадрилья на вертолетах Ми-6 под командованием подполковника Г. Сальникова. Состав вертолетных эскадрилий менялся в зависимости от выполняемых задач и в разные годы насчитывал от 8 до 20 вертолетов Ми-6. Основными точками базирования являлись аэродромы Кандагар и Кундуз, но для выполнения боевых задач отдельные пары и отряды временно базировались на аэродромах Кабул, Шинданд, Файзабад. Для загрузки и выгрузки грузов использовались аэродромы Джелалабад, Газни, Герат, площадки Пули-Хумри, Чагчаран, Лашкаргах, Бамиан, Гардез и др.

Выносливый трудяга, самый мощный на тот момент из серийных, высотный вертолет Ми-6 оказался в Афганистане в нужное время в нужном месте — к середине 80-х гг. в Афганистане было сосредоточено более 60 Ми-6, и это количество стало самым большим за всю войну. Прочная, надежная машина не раз спасала экипажи, а порой имели место вообще беспрецедентные случаи — ночью в июне 1988 г. экипаж к-на

Некрасова выруливал на взлет и хвостовым винтом зацепил за лопасти соседней машины. Никто этого не заметил, и машина с грузом в 4,5 т пошла на взлет, благополучно заняла свой эшелон и пошла на Лашкаргах. Через какое-то время на стоянке появился с фонариком бдительный техник отряда, который обнаружил обломки лопастей и доложил о своей находке на КП, где сразу стали готовиться к плохим вестям. Однако, к счастью, связавшись с Лашкаргахом, выяснили — поврежденный вертолет благополучно прибыл к месту назначения. Его осмотр выявил, что все четыре лопасти деревянного хвостового винта обрублены на 200–300 мм.

Осенью 1983 г. два борта Ми-6А в Прибылово были специально дооборудованы вариантом ТЗ-6. Комплект включал: дополнительные емкости — два штатных подвесных топливных бака Ми-6, установленных на ложементах в грузовой кабине, не подсоединенных к топливной системе вертолета, а имеющих собственную насосную установку; удлиненные заправочные шланги на двух бобинах с заправочными пистолетами, предназначенные для заправки техники на земле; собственный пульт управления, располагавшийся справа от задней правой десантной двери грузовой кабины.

Перевозимое вариантом ТЗ-6 топливо могло быть любым, в том числе и предназначенным для заправки наземной техники, — бензин, дизельное топливо. Емкости — 2 на 2250 л. Имелись также два стеллажа 20-л канистр для масел, крепившихся на створках. Оборудование могло быть смонтировано только на Ми-6а. В Кундузе в 1984–1985 гг. такой борт имелся в 1-й ВЭ 181-го полка. До того времени было их там еще несколько, но к тому времени они были размонтированы по неисправности — нечем было ремонтировать, либо утрачены по потерям. Не оборудованные этой доработкой «танкеры» могли возить только авиационное топливо, поскольку скачка из дополнительных емкостей (таких же) производилась через собственную топливную систему вертолета.

Хорошо проявили свои надежность и ремонтопригодность Ми-6. Известны случаи, когда происходило по разным причинам отключение одного двигателя, и машина могла сесть или продолжить полет на одном. Например, один из таких случаев произошел с экипажем к-на Н. И. Смирнова, когда груженый Ми-6 шел из Кундуза в Файзабад. Командир принял решение садиться на автомагистраль неподалеку от блокпоста, откуда вскоре после посадки к вертолету подъехал танк, который расчистил от стоявшей у обочины разбитой техники более чем трехкилометровый участок дороги, и Ми-6 своим ходом прорулил

на территорию поста. Там авиаторы устранили неисправность и продолжили выполнение задания. Еще один инцидент имел место ночью в марте 1988 г. с экипажем майора Гордеева. При подходе к площадке Шахджой началась вибрация левого двигателя. Перевод на малые обороты привел сначала к уменьшению вибрации, но вскоре она возобновилась с нарастающей силой. Двигатель пришлось выключить и садиться на одном. Посадочный круг вышел из зоны безопасности аэродрома, и вертолет попал под обстрел ДШК, получив пробоину в фюзеляже, но приземлился вполне благополучно. На земле выяснилось, что разрушился подшипник свободной турбины, и ее лопатки стерлись наполовину. На доставку двигателя и его замену в полевых условиях ушел один день, и на следующую ночь вертолет вернулся в Кандагар. В июле аналогичный отказ произошел на машине к-на Шандрыгина во время перевозки 4,5 т техимущества из Шинданда в Мары (Туркменская ССР). Полет проходил ночью над облаками на высоте 4200 м. Подшипник разрушился, когда до границы оставалось каких-то 50 км. Выключив аварийный двигатель, командир принял решение тянуть в Союз. Хотя исправный Д-25В работал на взлетном режиме, машина шла со снижением 1–2 м/с, которое прекратилось на высоте 1500 м. Сразу после пересечения границы садиться было негде, и экипаж тянул еще 30 км, пока штурман не отыскал запасной аэродром истребителей Калай Мор. Правда, на тот момент он был пустой, и никакое светотехническое оборудование не работало. Но для экипажа, имевшего опыт ночных полетов в военном небе Афгана, не составило особого труда посадить машину.

В порядке налаживания добрососедских отношений с народами и племенами Афганистана на Ми-8 и Ми-6 стали перевозить грузы для местного населения. К сожалению, в первое время к загрузке таких бортов привлекались афганцы, что дало возможность душманам провести целый ряд диверсионных актов — верные им люди подкладывали в мешки с продуктами и товарами мины. Интересный опыт понимания тонкости души Востока получил экипаж Ми-8 из Кундуза — афганец не считает женщину человеком (по афганским традициям их даже хоронят на полметра глубже, чтоб и после смерти мужчина возвышался над женщиной), и когда просит перевезти 4–5 человек, то на посадку приходят человек 9–10. На вопросы борттехника (на пальцах, конечно) афганец гордо ответил — да, тут всего 5 человек. А женщина, как и курица, баран и т. п., — не человек. Вот такая теория грузоподъемности при перевозе пассажиров в Афганистане!

Экипажам Ми-6 приходилось выполнять и весьма необычные

задания. В вечных разборках между племенами наши старались поддержать выгодные нам силы, и на этом строились отношения в «договорных» кишлаках и племенах. На фотографии на вклейке изображен момент визита летчиков кандагарского полка в отряд самообороны, лояльный к власти и стоящий в оппозиции к боевикам.

А в 1987 г. вертолетчики перевезли более двух тысяч пуштунских беженцев, возвращавшихся из Пакистана. Те были собраны в специальном лагере в Кандагаре, откуда уже на Ми-6 доставлялись в Лашкаргах. Брали их на борт со всем домашним скарбом и даже дровами, очень ценившимися в пустыне; попутно детей солдаты и летчики одаривали сгущенкой и сахаром — дети страны, шагнувшей «сразу из средневекового феодализма в светлый социализм», являли собой жалкое зрелище, нищета народа была повальная и лезла из всех щелей. Полки по мере возможности помогали «договорным» селениям и племенам. Например, на одной из фотографий запечатлен момент визита летчиков в племя белуджей, которое часто выступало против душмановских рейдов по грабежу кишлаков и забору новобранцев, занимая позицию вооруженного нейтралитета. Интересный опыт как для наших военных, так и для местного населения — обе стороны пытались узнать и понять друг друга. Ми-6 из 181-го ОВП регулярно бесплатно перевозили представителей племени к родственникам в Лашкаргах, с визитами дружбы привозили тетради, школьные принадлежности, керосин, бомботару и другие материалы. По воспоминаниям летчиков, впервые посетивших племя, встретили их искренне и с восточным гостеприимством — небогатые люди зарезали лучшего барана и поставили на стол лучшую, по их меркам, посуду. На столе появилась водка «Столичная», изготовленная в Пакистане (!). Интересный штрих для понимания менталитета Востока — чтобы не обидеть гостей, но и не нарушить Коран, водку пил только один из белуджей — переводчик, учившийся в Союзе. Объяснили просто — он все равно учился у «неверных» и все равно уже грешен, а обидеть гостей в доме мусульманина — грех много более тяжкий, нежели выпить. Правда, тут не обошлось без нравоучений собственного блюстителя заповедей, замполита Фролкина, насчет «сухого закона», на что ему мягко намекнули, что идея налаживания контакта важнее пустой агитации.

В январе 1982 г. пара Ми-6 из 181-го ОВП смогла эвакуировать большую группу солдат афганской армии. Недалеко от Мазари-Шарифа, в низине, оказалась запертой группа в 110–120 человек с вооружением, ее выходы были блокированы, и душманы подтягивали силы для ее полного уничтожения. Погода

портилась, облачность была на стометровой нижней кромке. В условиях раскисшей площадки Ми-6 не может взять больше 40–45 человек в полном снаряжении, но времени на второй рейс уже могло и не быть. На борт взяли по 60 человек — вертолеты тяжело оторвались от земли и взяли курс на Мазари-Товар — площадку в 20 км от Мазари-Шарифа. При этом в пути их обстрелял пулемет из «ГАЗ-66», ехавшего по дороге, но вертолеты уже набрали скорость и ушли в облака, выйдя из них на высоте 1300 м.

Большие габариты грузовой кабины вертолета позволяли перевозить артиллерийские орудия, минометы и автомобили, но особенно много приходилось доставлять продуктов и припасов — как уже отмечалось, наш контингент в Афганистане жил, как поселенцы на Луне, и буквально все было привозным. Для этих целей в Кундузе имелся даже специально приспособленный для транспортировки мяса Ми-6-холодильник. Одним из мест, куда приходилось постоянно летать Ми-6 и Ми-8, было селение Бамиан в 130 км северо-западнее Кабула — снабжение стоявших там войск абсолютно всем велось исключительно по воздуху и требовало чуть ли не ежедневных вылетов для доставки топлива, продуктов, почты и личного состава. Посадка в Бамиане требовала строить заход по узкой ложбине, а перед полосой аэродрома находились старая крепость, ущелье и минное поле. Во избежание лишнего риска попадания под обстрел противника вертолеты при посадке снижались на пониженных оборотах двигателей с вертикальной скоростью около 30 м/с. Однажды в феврале 1985 г. чуть-чуть запоздали с увеличением оборотов перед посадкой, и тяжелая машина не дотянула до полосы — крепость и ущелье проскочили, но минное поле уже не могли. Когда вертолет остановился, экипаж замер в кабине, ожидая взрыва. Но все обошлось, а прочная конструкция Ми-6 выручила и в этот раз: самым существенным повреждением оказалась вывернутая передняя опора шасси. После разминирования участка поля через несколько дней бригада ремонтников восстановила машину, и она своим ходом вернулась в Кандагар. Однажды при возвращении из Бамиана в Кабул летчики решили «срезать крюк» и пошли не по ущелью, а через горный ледник. Забравшись на 6000 м и преодолев, казалось бы, самый опасный участок маршрута, они начали снижение и уже видели в дымке Кабул, когда из расположенного на склоне горы кишлака по вертолету выпустили очередь из ДШК. По борту машины забарабанило, словно кто-то лупил огромной кувалдой. Дыры от таких попаданий остались внушительные, однако полет закончился благополучной посадкой в афганской столице.

А вот бортовой пулемет А-12,7 оказался не очень полезен — враг был скрытен, и почти всегда огонь велся с задней полусферы. Правда, иногда к помощи пулемета прибегали штурманы для определения направления ветра перед посадкой на необорудованную площадку — по земле давалась короткая очередь, ветер сносил поднимавшуюся пыль, направление и интенсивность движения которой позволяли сориентироваться.

Среди постоянных пунктов назначения были Лашкаргах, Чагчаран, Турагунди. За один рейс даже в условиях летней жары и высокогорья с помощью Ми-6 удавалось доставить 4–4,5 т грузов, что в 2–3 раза превышало возможности Ми-8. Зимой загрузка возрастала до 6–7 т. Враг быстро понял значимость авиационных перевозок для снабжения отдаленных гарнизонов и уже в первый год войны использовал различные способы противодействия, в том числе и диверсии. Так, им удалось заминировать грунтовую полосу в Лашкаргахе, и при посадке на нее в 1981 г. подорвался и сгорел Ми-6 к-на Пупочкина, став, очевидно, первой машиной этого типа, потерянной в той войне. К счастью, все члены экипажа остались живы.

Совсем не лишней в афганских условиях оказалась хорошая маневренность Ми-6. На этом неуклюжем с виду аппарате можно было закладывать глубокие виражи с креном, значительно превышающим допустимые по Инструкции экипажу 30 градусов, что позволяло уменьшать радиусы разворотов, маневрируя между горами. На посадке летчик отдавал ручку управления от себя, разгоняя машину до 270–280 км/ч, после чего опускал ручку «шаг-газ» вниз до момента расцепления муфт свободного хода, нажимал правую педаль до упора и закладывал глубокий крен с углом до 60 градусов (максимальный угол, зафиксированный МСРГГ, — 64 градуса. Напомню, речь идет не о вертком «крокодиле» вроде Ми-24 или «стрекозе» Cobra, а о трудяге-«сарае»!). Вертолет снижался по крутой спирали со скольжением и вертикальной скоростью до 30 м/с. Выводить машину начинали, когда до земли оставалось 500 м, а на высоте 150–200 м она переводилась на нормальный режим. Выполнение подобных «трюков» и днем требовало высочайшей выучки, что уж говорить о ночных полетах, когда пилотирование велось по приборам в условиях вынужденного затемнения!

По принятой в советских ВВС методике взлет на тяжелых вертолетах выполнялся с небольшим разбегом, а посадка — с небольшим пробегом, что требовало ВПП длиной не менее 350 м и выдерживания определенных характеристик глиссады. Соблюдать все эти правила удавалось далеко не всегда, и для приема Ми-6 использовались мало-мальски пригодные

посадочные площадки. Так, для обеспечения батальона, стоявшего в Калате у дороги Кабул — Кандагар, использовался участок этой автострады, который перекрывался на время короткого визита авиаторов. Особенно сложными считались полеты на небольшую площадку Бахара, расположенную в лощине на пересечении двух ущелий. Подход к ней был возможен только с одной стороны, а ограниченные размеры позволяли принять лишь один Ми-6. После выполнения четвертого разворота до площадки оставалось менее 1,5 км, снижение в этих условиях походило на управляемое падение, а выравнивание происходило почти у самой точки касания, что требовало от летчиков навыков, которые и не снились организаторам полетов транспортной авиации в мирном СССР.

Конечно, Ми-6 не лез в самый огонь (участие его в десантировании планировалось только во второй волне нападавших), но появление ПЗРК сделало опасными их «родные» высоты. Еще в 1982 г. на Ми-6 перестали выполнять полеты на ПМВ. Набор высоты стали проводить в охраняемой зоне аэродрома. Постепенно нормой для крейсерского полета стали 4000–5000 м. Ми-6 позволял забираться и выше — более чем на 6000 м, что и выполнялось экипажами. Однако такие полеты в негерметичной кабине без кислородного оборудования были небезопасны, а возить с собой кислородные баллоны, могущие взорваться при малейшем осколке или пуле, было рискованно, хоть и неизбежно. К тому же это противоречило существовавшей инструкции, оговаривавшей максимальную высоту полета в 4000 м. Чтобы снять это ограничение, осенью 1986 г. в Кагане были проведены специальные испытания с участием ведущих инженеров МВЗ им. МЛ. Миля. По итогам испытаний было разработано методическое дополнение к Инструкции экипажу, которым устанавливалась максимальная высота полета 6000 м при взлетной массе не более 38 т (нормальная 40,5 т). С 1986 г., когда угроза обстрела ракетными комплексами стала особенно сильной, абсолютное большинство полетов на Ми-6 стали выполнять ночью. Старались работать парами и, набрав в охраняемой зоне 2500 м, отходили от аэродрома с последующим набором высоты до 4200–4500 м. На этом эшелоне Ми-6 мог свободно лететь со скоростью 180–200 км/ч, что на 50–70 км/ч превышало возможности Ми-8МТ. При следовании в боевом порядке один вертолет шел на 300 м ниже другого с 5-минутным интервалом, сзади их прикрывала пара Ми-8. Бортовые огни включались только на взлете и посадке, радиопереговоры в воздухе сводили к минимуму. И ошибки в пилотировании ночью были неизбежны. В 1986 г. ночью в районе площадки Шахджой

Ми-6 зашел на посадку без видимости земли с большой вертикальной скоростью и оказался буквально размазанным по земле. Из всего экипажа в этой катастрофе выжили только командир и штурман. Как показало расследование, причиной катастрофы стала неправильная установка высотомера. В марте 1988 г. при ночной посадке в Файзабаде летчик из недавнего пополнения кундузского 181-го ОВП л-нт Захарченко стал слишком рано снижаться при заходе на посадку и на скорости ок. 120 км/ч зацепил передней стойкой дувал близлежащего дома. Экипаж не пострадал, но вертолет разрушился и полностью сгорел. И все же меры по изменению методик полета в Афганистане принесли свои плоды — разбитый в Файзабаде Ми-6 стал единственной машиной этого типа, потерянной в 1987–1988 гг.

И июля 1984 г. был потерян Ми-6 181-го ОВП (Кундуз). Выполнялся полет парой по маршруту Кабул — Бамиан, ведущий вертолет А. Пальнова, ведомым был экипаж А. Трегубова. Ведомый вез три тонны муки, и при пересечении хребта-пятитысячника в подвесной бак попала ракета. Взрывом снесло створки грузовой кабины, возник пожар. С трудом удалось Трегубову посадить вертолет, да и то в расположении противника. К счастью, неподалеку находился Ми-8 МТ из 50-го ОСАП, и его командир, к-н А. Лукьяненко забрал всех. Сам вертолет сгорел дотла. Через три дня, 14 июля, над Баграмом ракетой был сбит еще один кундузский Ми-6. На борту возник пожар, и м-р А. Скобов приказал экипажу покинуть машину, а сам остался бороться за спасение вертолета — на его борту находились пассажиры и полный экипаж другого Ми-6, который возвращался из Кабула. Из экипажа успели спастись только штурман и второй пилот, когда взрыв разметал вертолет в воздухе, при этом погибли 12 человек.

Летом 1985 г. недалеко от Бахары моджахеды подстерегли вертолет, перевозивший большую группу местных комсомольских активистов. Ми-6 был вынужден идти между горами, и со склона в него было выпущено несколько гранат из гранатомета РПГ-7, одна из которых попала в район двигателя и вызвала мгновенный пожар. Правый летчик и штурман покинули машину, но купола парашютов не успели раскрыться. Командир смог посадить горящую машину, но враг был умен и коварен — засада была устроена по всем правилам, и выбиравшиеся из горящей машины попадали под пули снайперов. Из Бахары была выслана группа на танке и БМП, но спасти удалось только несколько человек.

17 сентября 1985 г. взорвался в воздухе еще один Ми-6. Машина следовала из Кабула в Баграм, и на ее борту находилось

более 4400 литров бензина в бочках. Из экипажа командира отряда Ми-6 м-ра М. Трабо чудом удалось спастись только второму пилоту А. Смирнову, который выпал из пылающего, разрушающегося вертолета. Но и на этом беды и потери Ми-6 в 1985 г. не закончились. Вскоре произошла трагедия на площадке Пули-Хумри. 14 марта 1985 года на ее явно короткую 350-метровую полосу без разрешения «земли» попытался посадить свой Су-22 заблудившийся афганский летчик, летевший на остатках топлива (афганские летчики, происходившие в большинстве своем из привилегированных, знатных семей, вообще пренебрегали дисциплиной в организации полетов и частенько просто уведомляли «вышку», что «борт такой-то» идет на взлет). В это время на старт выруливал Ми-6 командира эскадрильи кундузского 181-го ОВП м-ра Лапшина, груженный топливом. По команде РП вертолет ушел с полосы, давая посадку афганцу, но тот не удержал самолет на полосе и сошел с нее как раз в месте, где стоял Ми-6. На огромной скорости афганец протаранил вертолет — обе машины взорвались. Афганский летчик успел рвануть катапульту, но выход кресла шел уже среди обломков, и он погиб, как и весь экипаж Ми-6. А в ноябре все того же 1985 г. ракета попала в вертолет над Кабулом. Экипаж спасся на парашютах, при этом командир приземлился прямо во двор штаба 40-й армии. В том же месяце недалеко от Кандагара был сбит вертолет заместителя командира эскадрильи 280-го ОВП Хорькова, причем ракета сзади попала точно в корму вертолета, но не взорвалась при контакте, а прошла через всю машину и взорвалась в районе турбин. Штурман корабля А. Щербаков был облит горящим керосином и погиб, командир получил ожоги, а большинство членов экипажа были контужены. Никто из них толком не запомнил, как покидал на автоматизме гибнущий вертолет, — спастись помогло то, что взрывной волной внутреннего взрыва выбило блистеры и аварийные люки. На фото на вклейке изображен Ми-6, погибший 7 июня 1983 г. Вертолет А. Андреева вез груз минеральной воды и 12 пассажиров в Кандагар. Ракета попала в левый двигатель, но командир и мысли не допустил о возможности покинуть вертолет, и тяжело управляемый Ми-6 удалось посадить в Лашкаргахе, где он полностью и сгорел. Профессиональные действия летчика и экипажа спасли 12 жизней, у которых, казалось, не было шанса спастись.

12 июля 1986 г. под Кандагаром был сбит ПЗРК (предположительно) Ми-6 к-на Т. Шевченко. Вертолет шел курсом на Шахджой на высоте 1500 м, и вдруг раздался резкий хлопок слева, тут же возникла вибрация, и начался пожар двигателя.

Выключив двигатель, Н. Ходневич пытался погасить пожар системой пожаротушения, но это не удалось. Пришлось покинуть машину на парашютах, при этом штурману Г. Суслову падающим люком сломало руку. Интересный нюанс — когда экипаж был сбит второй раз и в полном составе, слава богу, все спаслись, руководством было принято мудрое решение (все-таки летчики — суеверные люди) не искушать судьбу после «двух звонков» с ее стороны, и экипаж был досрочно отправлен в Союз.

Не остался без работы выносливый трудяга Ми-6 и при выводе войск. С марта 1988 г. 280-й ОВП направил четыре Ми-6 для перевозки личного состава из Газни, Гардеза, Баграма и Джелалабада в Кабул. Правда, к этому моменту перевозка пассажиров на Ми-6 в Афганистане была запрещена, но так называемые «дембельские» рейсы были отдельно разрешены специальным распоряжением командующего ВВС 40-й армии генерала Д. С. Романюка, причем была оговорена необходимость снабдить каждого пассажира парашютом. В один рейс на борт брали до 50 человек, за ночь выполняли один-два полета туда-обратно и за месяц вывезли около семи тысяч военнослужащих.

Рассказывая о Ми-6, хотелось бы немного остановиться на участии в той войне его «сводного брата», вертолета Ми-10. Эта машина имела те же двигатели, трансмиссию и многие узлы, но вот той же массовой славы и уважения не снискала в силу своей узкой специализации и по ряду других объективных причин. В 181-м ОВП в Кундузе в январе 1980 г. пришел один Ми-10ПП. Вертолеты этого типа использовались для перевозки крупногабаритных грузов на специальных платформах. Роковая случайность произошла 25 мая 1980 г. При хаотичном обстреле с земли в Ми-10 ПП угодила едва ли не единственная пуля, попавшая в борттехника-стажера ст. л-нта Ю. Барахвостова, который вскоре скончался от полученного ранения. Еще большее несчастье принесло происшествие 20 июля 1980 г. В рейс из Кундуза в Меймене Ми-10 б/н 72 командира отряда к-на С. Кузнецова понес на своей платформе заправщик МАЗ-500-ТЗ, который сопровождался солдатом, расположившимся в грузовой кабине вертолета. Когда Ми-10 ушел всего на 20 км от Кундуза, произошел отказ одного двигателя (предположительно из-за огня пулемета противника), и экипажу пришлось произвести аварийный сброс платформы с грузом. Но вертолет все равно продолжал снижение, и пришлось искать место для посадки. К сожалению, выбранная площадка изобиловала камнями и вымоинами, в одну из которых угодила одна длинная «стрекозиная» нога вертолета. Вертолет сломал обе передние стойки, упал на кабину и сгорел, похоронив весь экипаж и

солдата.

Совсем мало прослужил в Афганистане и другой милевский транспортник — Ми-26. Он был только в составе погранвойск КГБ СССР и прослужил недолго — первые вылеты датируются 1985 г. На фотографии на вклейке он запечатлен во время операции в Чашм-Даре в 1986 г., а вообще применение тяжелой машины, поднимавшей целые пылевые бури и являющейся легкой мишенью, было признано не остро необходимым. В составе ПВ вертолет перевозил личный состав и грузы, причем редко когда на пределе возможностей — часто громадная машина шла в полет полупустой. Она очень была бы востребована в начале войны, когда шло обустройство постов и застав, а огневое сопротивление было минимальным. Но — есть что есть. Да и создавалась эта громадная машина по большому счету не для нужд переброски 20–30 солдат.

В самом Афгане Ми-26 не базировались, но с территории Таджикистана работали машины 23-го полка погранвойск. Хорошая высотность и недогруженность, по меркам этого исполина, позволяли забрасывать грузы на площадки с высотами по 4000–4300 м. К счастью, у этого вертолета тогда не было боевых потерь, но 18 октября 1985 г. потерпел катастрофу Ми-26, которым управлял экипаж м-ра А. Н. Помыкина. Вертолет пошел из Душанбе с грузом керосина, по пути должен был забрать вооружение в поселке Московский и все это доставить в Калат-Хулеб на территории Афганистана. Но при подходе к Московскому, уже над первыми домами поселка, машина с десятью тоннами керосина потеряла управление — произошла поломка трансмиссии хвостового винта. Экипаж смог отвернуть Ми-26 от поселка и совершить аварийную посадку, но удар был сильным, и вертолет получил значительные повреждения. При этом погиб бортмеханик Е. Малухин, а командир получил перелом обеих ног. Слава богу, керосин не вспыхнул, и экипаж смог покинуть вертолет и эвакуировать командира. Позже этот Ми-26 был перевезен в Душанбе другим вертолетом, перевозка запечатлена очевидцем на фото на вклейке. Большая удача в том, что инцидент произошел до погрузки на борт боеприпасов в Московском, ибо тогда результаты падения были бы еще более катастрофичными, учитывая многочисленный экипаж гиганта.

И февраля 1988 г. Ми-26 м-ра погранвойск Ю. И. Ставицкого вывез в ремонт поврежденный Ми-8, совершивший аварийную посадку на погранпосту.

В армейскую авиацию эта машина пришла в 1986 г., и начало ее применения в СССР совпало с ликвидацией последствий аварии на Чернобыльской АЭС, и винтокрылым исполинам стало

откровенно не до войны в Афганистане. Правда, Афган «догнал» вертолет Ми-26 уже в новейшей истории — при проведении операции против движения «Талибан» был потерян российский Ми-26, а 14 июля 2009 г. был сбит над Гильмендом вертолет молдовской авиакомпании. Им управлял украинский экипаж, большинство из которого составляли бывшие летчики 340-го ОВП из Прикарпатского Калинова.

Естественно, что вертолет стал и средством контроля перевозок и миграций племен в стране, где железных дорог нет в принципе, а автомобильные не охватывали всей территории. Едва ли не основным средством доставки грузов в стране, где торговля возведена в ранг ценностей, не теряющихся даже во время войны, стали караваны. Все время практически в любой точке Афганистана можно было купить товары со всего мира — от жвачек и фломастеров до аудиовидеотехники. Но караваны, конечно, возили не только мирные товары. Пакистан стал надежной перевалочной базой доставки вооружения, медикаментов, оснащения для бандитских групп, и засадные действия на пути караванов были постоянной работой рот спецназа. Да и каждый «легальный» обнаруженный караван нуждался в досмотре, и эти обязанности были каждодневные на протяжении всей войны. Досмотровая группа отправлялась на паре хорошо вооруженных Ми-8, которые прикрывались парой Ми-24 — после высадки группы вертолеты непрерывно барражировали над местом остановки каравана, готовые разгромить его при первых признаках сопротивления досмотру. Интересный случай применения военной хитрости и смекалки при разгроме каравана произошел 3 декабря 1984 г. Вертолеты 280-го ОВП везли в Кандагар группу спецназа к-на А. Толмачева из 173-го ОСПН. Вдоль р. Гильменд были обнаружены следы грузовиков, которые не успел замести пылью ветер. Выследив маршрут перемещения машин, на нем решили организовать засаду силами взвода. Для этого вертолеты произвели в стороне несколько ложных посадок, подняв пыль, видимую издалека; над местами «посадок» продолжали кружить Ми-24 «прикрытия», так что у многочисленных наблюдателей из местного населения не оставалось сомнения, что «шурави» где-то там, вдали — проверяют очередной караван. На самом деле — группа была высажена «по-тихому» и быстро организовала засаду совсем в другом месте. 6 декабря по маршруту прошли «случайные» пастухи — осведомители бандитов, зорко высматривая предполагаемые засады. Но бойцы настолько умело организовали их, что даже землю, отрытую в окопчиках и при минировании, сносили ночью на брезенте в овражек и ничем не выдали своего

присутствия на дороге. Нападение на караван было быстрым и удачным — пришедшие ночью 7 декабря пять машин были уничтожены огнем гранатометов в упор и минами, а бежавшие душманы напоролись на минное поле. Машины были груженные боеприпасами, которые рвались почти до утра. В свете сполохов и осветительных ракет спецназовцы уничтожили 44 бандитов. Среди своих не было даже раненых.

Серьезный трофей принес нашим бойцам караван под Гардезом в ноябре 1985 г. Пара Ми-8 скрытно, на сверхмалой высоте, порой чиркая колесами по горам и земле, прошла по ущелью и высадила группу спецназа из 177-го ОСПН. К вечеру спецназ дождался одиночный трактор, везший на прицепе 12-ствольную установку реактивных снарядов, которую давно искали, — спорадичные ракетные залповые обстрелы в Гардезе были давней головной болью этого гарнизона, а обнаружить мобильную установку не удавалось. Установка в исправном состоянии была вывезена «восьмерками», причем прикрытие вывоза осуществляли Су-25 и Ми-24, не давая душманам шанса отбить ценную для них установку. Нужно сказать, что постоянные «беспокоящие» обстрелы мобильных групп моджахедов изрядно портили нервы нашим войскам. Полного покрытия всей территории Афганистана «народной» власти так и не удалось достичь, и гарнизоны всегда ощущали себя в кольце врагов. Добавляло это работы и политорганам — все чаще задавались вопросы типа «а зачем мы помогаем народу, который сам этого не хочет?» — сама афганская армия воевала неважно, и истинных борцов за дело революции было немного; доходило до того, что афганские разведгруппы просто отлеживались на позиции, съедали паек, а вечером возвращались домой. Звания и должности частенько раздавались по родовому и клановому признаку, а не по опыту и заслугам. Случаи дезертирства были повальными. В городах «призывные пункты» иногда проводили зачистку улиц и сгребали всех юношей призывного возраста, которые потом долго доказывали свое отношение к воинской службе. Причем дезертировали не только солдаты, но и иногда и офицеры. Например, в провинции Газни (90 км южнее Кабула) действовала банда Мухаммеда Хасана. Главарь банды ранее учился в СССР, затем дезертировал из ВС ДРА. Приказом Военного совета исламской партии ему присвоено звание генерала. Эта банда контролировала пять ущелий, ведущих в Хазараджат. По словам бывшего командующего 40-й армией ген. — л-нта Б. Ткача, «дезертирство было страшным бичом. Неделю полк сколачивали, обучали, вооружали, а перед боевым выходом — полполка нет. Или продали все, что получили, или

просто с оружием ушли на ту сторону».

Пассивность действий афганской армии можно проиллюстрировать фактом крупной операции по штурму базы противника Джавара, под Хостом, в конце марта 1986 г. Армия ДРА выделила 54 батальона, батальон артиллерии и два звена Су-22 и 10 Ми-24. Общее руководство осуществлял ген. — майор Мохаммед Асеф Делавар. Армия вела слабые боевые действия на протяжении недели, быстро была остановлена врагом, и «союзники» запросили помощь. Спешно была сформирована группировка наших войск: десантники из 345-го ОПДП, 56-го ОДШБР и 16 Ми-8 и Ми-24 из 239-й ОВЭ. Бойцам пришлось буквально пинками подгонять афганцев, поднимать их с земли и гнать в атаку. Штурмом 17–19 апреля базой овладели советские войска, но политуправлением было принято решение преподнести это как победу «народной армии», как победу «новой жизни Афганистана». На захваченной базе было громадное количество вооружения — только мины, патроны в «цинках» и взрывчатка в ящиках «затянули» на 19 тонн; было захвачено 69 ЗГУ и ДШК производства Китая, все еще в заводской смазке. Более того, среди трофеев были 23 орудия и 4 БТР! Вся эта акция удачно совпала с годовщиной Апрельской революции, и на соответствующем параде в Кабуле было представлено трофейное вооружение. Вся операция не имела потом стратегического выигрыша — после ухода наших войск из этого района правительственные войска были быстро, да и без особых боев, оттуда выбиты. Ярко об этом говорят и воспоминания ген. — л-нта Б. Ткача: «Не было ни одной операции, чтоб она не дала результат. Другое дело, что мы уходили и «духи» вновь заполняли пространство, сдаваемое армией Афганистана».

Зато хорошо выручили братья по афганскому небу экипаж Ми-6 к-на В. Васильева. В августе 1985 г. над ущельем Балигар в районе кишлака Чахар Асияб был сбит ПЗРК вертолет. В результате удара машина стала неуправляема — возник пожар, обесточились бортовые сети. Пришлось всем покинуть вертолет, при этом необходимо было помочь борттехнику пр-ку В. Дмитруку, как так он был контужен при взрыве и получил ожоги. Группа летчиков заняла оборону на земле, когда ведущий экипаж навел на них пару Ми-8 из 377-го ОВП ВВС ДРА. Пока л-нт Пачи Голь атаковал НУРСами бандитов, его ведущий ст. л-нт Абдуль Тахир совершил три посадки, забирая экипаж Ми-6, разбросанный по площадке.

Тяжелые последствия имел обстрел аэродрома в Газни 18 ноября 1987 г. Моджахеды обстреляли из мобильной безоткатки стоянку вертолетов 239-й ОВЭ. Снаряд попал в хвост Ми-24, убив

при этом начальника группы регламента ст. л-нта В. Косилова и механика ряд. М. Войтовича. Осколками были повреждены еще два Ми-8МТ на соседней стоянке и ранены трое военнослужащих. Обстрел мобильными установками был постоянной проблемой обеспечения безопасности аэродромов. 16 человек погибли в страшной катастрофе Ан-12, происшедшей 12 июля 1987 г. в Кандагаре. В сложных метеоусловиях самолет м-ра А. Трофимова заходил на посадку, когда подвергся обстрелу из пулемета. Самолет пришлось сажать с большим креном, при посадке от удара правая стойка шасси сломалась, и самолет понесся полубоком по бетонке. В конце «пробега» самолет развернуло и выбросило за границы ВПП, на минное поле, где самолет и загорелся от разрывов нескольких мин. К упавшему самолету кинулись пожарные и техники, не обращая внимания на крики бежавшего им навстречу экипажа. Через несколько минут раздался колоссальный взрыв, вызвавший еще и детонацию нескольких мин, — это взорвались 10 полутонных бомб, которые перевозил самолет. Все, кто был возле самолета, погибли.

Враг умело организовывал оборону караванов, и наши потери на досмотровых акциях были постоянны. 12 июля 1982 г. недалеко от Кандагара пара Ми-24В из 280-го ОВП пыталась задержать группу джипов, мчавшихся к месту группирования моджахедов. В ответ стрелки закрепленных в машинах ДШК, яростно отстреливаясь, повредили обе машины. На вертолете к-на Ланцева были повреждены электропроводка, трубопроводы гидросистем, автомат перекоса, часть приборов. Вертолет еле дошел до аэродрома, причем повреждения его управления были настолько серьезны, что из кабины было невозможно отключить двигатель, и борттехнику пришлось лезть под капоты и вручную перекрывать стоп-краны. В другом случае при повторном заходе на высоте 3300 м на атакуемый на перевале караван ДШК попал в двигатель, который тут же отключился, а второй автоматически перешел на «максимал». Вертолет потерял управление и падал до 2200 м, где снова вовремя обрел управление — экипаж выпустил шасси и с ходу сел на площадку 2100 м. Удача сопутствовала — неподалеку были наши танкисты, которые помогли летчикам. Пришедшие «восьмерки» забрали экипаж и привезли ремонтников и позже — запасные двигатели: один был уничтожен пулеметом, а в другом прогорели лопатки при долгой работе на максимале. После этого машину своим ходом перегнали в Баграм.

Свои высокие качества и преимущества перед ранней модификацией «Т» проявил Ми-8МТ в операции по разгрому каравана неподалеку от поселка Мушхель в феврале 1986 г. Тракторный караван имел мощную ПВО, и звено Ми-8МТ из 239-й

ОВЭ подверглось массированному обстрелу. Сразу был поврежден вертолет комэска м-ра Г. Леонтьева, и он пошел на посадку в стороне, оставляя дымный шлейф. Бойцы десанта были переброшены на борт ведомого к-на Максимова, а экипаж начал устранение повреждений. Они были серьезными — пули ДШК прострелили первые ступени компрессора двигателя, повредили проводку маслосистемы, при этом масло хлестало по борту. Пока Ми-24 громили караван, командир принял решение взлетать и идти домой на одном двигателе и остатках масла — повреждения были тяжелыми, но не фатальными, и бросить, уничтожить машину, имевшую шанс на выживание, экипаж не смог. Несмотря на превышение точки взлета на 2500 м, вертолет смог взлететь и медленно пошел домой в сопровождении одного Ми-24.

Большую добычу взяли спецназовцы в декабре 1985 г. Район Ургуна полностью контролировался врагом, народной власти там не было даже местами. Сам район находился на большом удалении от баз авиации, и поэтому моджахеды там практически хозяйничали. Разведгруппы к-на Степанова и к-на Бекоева из 177-го ОСПН организовали засады на дороге караванов. Первой группе достался грузовик, груженный оружием доверху, который был уничтожен на месте, так как вывезти такое количество железа было нереально. А второй группе удалось у кишлака Гумалькалаай уничтожить караван с оружием, причем погиб американский советник, следовавший в составе каравана. Удачный рейд по уничтожению новой группы врага был осуществлен 9 января 1986 г. По данным осведомителей, в кишлак Бар-Кошмунд из Пакистана пришла группировка на комплектацию и отдых. Учитывая местность и то, что кишлак был сложен не из глинобитных строений, а большей частью из камня, против которого малоэффективны гранатометы и пулеметы, в группу был включен огнеметный взвод. Правда, осведомители значительно занизили количество душманов — вместо ожидавшихся 20–25 человек оказалось порядка 100. Группы спецназа пошли на четырех вертолетах, используя для скрытности направление ветра, и высадились прямо на крыши домов. Ответным огнем из РПГ был сбит один Ми-8, на что сразу ответили Ми-24П прикрытия, разгромившие огневые точки врага НУРСами и «Штурмами», добавив огня пушками. Потери врага составили 53 человека убитыми, было захвачено много пленных и вооружения. Так отряд сопротивления перестал существовать, не успев нанести урон нашим войскам. Цена информации осведомителей — два мешка риса, пять кг сахара, канистра керосина и лечение в нашем госпитале (естественно, бесплатное) сына одного из них — у него был приступ аппендицита, с этого

факта и началось сотрудничество его напрямую с нашей разведкой, минуя ХАД, у которой тоже была жуткая утечка информации на сторону врага. Как уже отмечалось, в Афганистане велико значение искусства договариваться — оно помогает избежать лишних жертв.

Совсем другой эффект имела операция 15-го БРСПН по захвату в январе 1986 года мощного укрепленного района у н. п. Гошта, недалеко от пакистанской границы, — никогда нельзя недооценивать врага. Район имел эшелонированную ПВО, стрелки были опытными и грамотно строили атаку по вертолетам. Строй из 6 Ми-8МТ был атакован плотным стрелковым огнем и множественными гранатометами, стрелявшими на подрыв гранат на самоликвидацию и создавшими фронт огня и осколков. Потом по отдельным машинам открыли огонь ДШК, и два вертолета были повреждены, так что операцию пришлось свернуть и перенести ее реализацию на поздний период. В операцию были вовлечены новые силы, авиация была усилена вертолетами баграмского 335-го ОВП и Су-25 378-го ОШАП. Утром 18 января 18 Ми-24П нанесли массированный удар; от пехоты руководителем построения атаки был начштаба 154-го ОСПН м-р Д. Лютый, находившийся на борту одного из вертолетов. Разведанные заранее с помощью аэрофотосъемки огневые точки подавлялись ПТУРами и НАРами вертолетов под управлением командира 335-го ОВП В. Целовальника (на фото на вклейке), склоны гор обстреливались НУРСами, уничтожая врага и подготавливая площадки для высадки десанта и подхода 66-й МСБ войск на бронетехнике. Ответный огонь был большим, но дезорганизованным. На одном из вертолетов прямым попаданием в голову был убит борттехник л-нт А. Михайлов, но больше потерь вертолеты не понесли. Когда Ми-24 отошли от места удара и моджахеды высунули голову из укрытий, ожидая «восьмерки» с десантом, по горам прошел вал БШУ — 4 Су-25 высыпали весь свой груз. Высадка прошла удачно, враг был сломлен и деморализован, укрепрайон пал без больших потерь с нашей стороны. Среди трофеев было захвачено три ЗГУ-1, семь ДШК, три миномета и множество другого вооружения.

Взаимодействие с ИБА хорошо было продемонстрировано в ходе операции по кишлаку Лой-Термай у р. Кабул. В начале операции 4 Су-17М3 из баграмской 263-й ОРАЭ обработали склоны гор и подступы к кишлаку, затем Ми-24 выбили пулеметные точки ШТУРМами и НУРСами, после чего в бой вступили две роты из 154-го ОСПН. При выходе из атаки пулеметным огнем из неподавленной точки был поврежден Ми-24

п/п-ка Ю. Владыкина из 335-го ОБВП. Поврежденную машину пришлось уводить в сторону от эпицентра боя и сажать на скалу. Взвод спецназа организовал оборону вертолета, и на место посадки пришел из того же полка Ми-8 с ремонтной группой. Ремонт продлился до утра, так как повреждения были серьезные: был выбит правый двигатель, пробита маслосистема, повреждена гидросистема. Утром вертолет смог взлететь и своим ходом прийти на базу.

Косность и нерешительность управления привели к большим потерям в ходе захвата логова моджахедов в укрепрайоне «Карера» в марте 1986 г. База врага находилась в труднодоступном районе Кунарского района — горы, поросшие лесом, сковывали высадку вертолетов, а близость пакистанской границы помогла прекрасно оснастить базу. Она стала мощным укрепленным районом с развитой сетью подземных коммуникаций, заводом по производству патронов и эшелонированной ПВО. С близлежащих гор были хорошо пристреляны места вероятных высадок десанта. На операцию пошли два отряда спецназа из Асадабада и Джелалабада. Бой был страшным — на помощь моджахедам базы пришли бандиты соседних лагерей. Десанту, дожидаясь прикрытия авиацией, пришлось пускать в бой и трофейное оружие. Но близость границы сковала прохождение по инстанциям команды на осуществление авианалета — в приказном порядке авиации было запрещено заходить в приграничную десятикилометровую зону. В конце концов, потеряв восемь бойцов убитыми и 20 ранеными, солдаты спецназа были сняты вертолетами с горных вершин, причем условия для эвакуации были плохими — вертолеты не могли сесть, и раненых и тела погибших грузили едва ли не вповал. Вертолеты настолько были залиты кровью, что после посадки пришлось вызывать водовозки и вымывать кровь с пола «восьмерок». По результатам неудачной операции командир 15-й бригады спецназа Бабушкин был снят с должности, а в Союз Ан-12 повез восемь гробов с пацанами…

Досадный географический казус едва не стоил снова больших потерь при атаке душманского лагеря в кишлаке Тизни-Хаш. Агентурные данные осведомителей сообщали, что в районе этого кишлака расположен лагерь моджахедов и большой склад амуниции. Сложная высадка на скалы состоялась уже под вечер 13 августа 1985 г. Противник ожесточенно отбивался, повредив несколько вертолетов и в том числе Ми-24 к-на В. Домницкого, который был вынужден совершить посадку на склон, где машина перевернулась и загорелась. К счастью, экипаж был тут же забран к-ном В. Кучеренко и доставлен на базу. За это время, пользуясь

сумерками, вражеский отряд смог рассредоточиться и укрыться. Тремя волнами вертолеты привезли около 800 десантников, но оказалось, что район не имеет ценности и нет там ни складов, ни самих моджахедов. Причем наводчик-осведомитель клялся в том, что привел именно туда, куда его просили, и узнает места, именуемые Тизни-Хаш! В разборке на месте выяснилось, что эта местность называется-таки Тизни-Хаш, а вот искомый кишлак так назывался только на бумаге, когда составлялись первые карты. После этого поселок был перенесен жителями почти на 8 км в сторону, где были более благоприятные места для жизни и земледелия. А карты никто не корректировал, усердно копируя место, которого давно нет. В итоге разобрались, и отряду пришлось по горам пройти около восьми километров к новому месту расположения кишлака. К тому времени вызвали авиаподдержку, которая смела укрепленные постройки кишлака и огневые точки, а спецназ смог в бою уничтожить более 150 душманов. Осведомитель не подвел, и на этом новом месте спецназ обнаружил семь складов с оружием и снаряжением.

Естественным образом в зимнее время активность моджахедов снижалась — они уходили «на теплые квартиры», отдыхали, подлечивали раны, обучали молодое пополнение. Разведка 40-й армии смогла выявить большой склад у кишлака Лой-Мана, и, по агентурным данным, там на зиму оставалось только боевое охранение — ущелье было заснеженное и сложное для высадки десанта, так что моджахедам особенно не было о чем переживать. Конечно, такое положение дел не устраивало наше командование, спецназу из Гардеза была поставлена задача осуществить операцию по уничтожению склада. Все зависело от скоротечности атаки — основные силы находились на отдыхе в ближайших кишлаках, и подтягивание резервов не заставило бы себя ждать. 14 февраля 1986 г. атаку начали 4 Су-25, которые провели штурмовку расположения кишлака, далее за ними пошли Ми-24 с точечными ударами по точкам ПВО и прикрытия базы. В это время 6 Ми-8 из Газни взяли на борт 60 солдат 177-го ОСПН и пошли на высадку, которую осуществили по окончании обработки района ударными вертолетами. В стремительном бою захватили несколько пленных, которые были деморализованы быстротой удара и показали расположение «схрона» — под склад была приспособлена пещера в скале. Что могли, солдаты погрузили на борт, а остальное было взорвано имевшейся тут же взрывчаткой, а было ее несколько тонн. Тем временем враг пришел в себя, подтянул свежие силы и начал обстрел из минометов места высадки-подбора десанта. Ми-24, висевшие на высоте, кинулись на подавление огня душманов, но при отлете «восьмерок» два

бойца были тяжело ранены, несколько легко; некоторые вертолеты получили повреждения и почти все — пробоины.

Весна приносила новый виток в войне. В марте 1986 г. была проведена локальная операция с привлечением всех родов войск ОКСВА. Совместные усилия ХАД и нашей разведки смогли выявить склады вооружения моджахедов в Хадегарском ущелье в провинции Кандагар. Разведка двумя разведгруппами, скрытно высаженная в район, подтвердила оживленное движение транспорта в районе этого места, ставшего перевалочной базой, своеобразным «оптовым» центром для развозки оснащения по точкам сопротивления. Личное участие в руководстве операцией принял начштаба ТуркВО ген. — л-нт Ю. Гусев. К операции были привлечены два батальона мотострелков, взвод ЭСУ-23х4 «Шилка», артдивизион из 70-й бригады. Авиация была представлена сильно — весь состав 205-й ОВЭ, две эскадрильи 280-го ОВП, два звена Су-25 и звено Су-17М3. Накануне акции на полевые площадки были перемещены звенья Ми-8 и Ми-24, на господствующие высоты вблизи полосы до начала атаки были высажены группы спецназа по 16 человек, вооруженные пулеметами, гранатометами АГС-17 и имевшие в составе опытных снайперов. 20 марта удары начали наносить штурмовики — волнами звенья Су-25, сменяя друг друга и сделав по три вылета, БШУ «утюжили» горы и кишлаки, в перерыве между их прилетом атаковали Су-17. Три часа длился практически непрерывный удар, закончившийся массированной артиллерийской атакой. Враг был сломлен и подавлен, множество душманов было уничтожено. По ущелью пошла пехота на Б МП в сопровождении «Шилок». Спецназ отслеживал перемещение растекавшихся групп врага и наводил на них вертолеты. Хоть частично противнику и удалось уйти за время БШУ из расположения складов, но, придя на место, наши войска обнаружили шесть пулеметов (один из них со следами последствий атаки был забран с собой и выставлен в качестве напоминания врагу, имевшему и в гарнизонах «глаза и уши», что для достижения цели у нас хватит и сил и средств), два миномета и другое вооружение. Прекрасным завершением операции стало известие, что в ходе ее нами не был потерян ни один человек — отличная иллюстрация важности тщательного планирования, разведки и контрразведки.

Совместные действия спецназа, вертолетов и штурмовой авиации помогли без потерь осуществить налет на кишлак Шинкай, провинция Заболь, в июле 1986 г. В регионе хозяйничали сразу три исламские группировки, периодически то объединяясь, то выясняя отношения друг с другом. По кишлаку отбомбились четыре Су-25, потом прошла волна Ми-24, и сразу

был выброшен десант в центре кишлака. Противник начал было отступление и перегруппировку, но на пути отхода его встретил заранее высаженный отряд спецназа 186-го ОСПН. В кишлаке опять были обнаружены и уничтожены очередные склады вооружения. В августе 1986 г. в результате намеренной дезинформации «союзников», организовавших утечку информации душманам, был пущен слух об уходе большой группы спецназовцев из 173-го ОСПН и армейских сил из мест проведения операции в районе н. п. Чинарту. Противник перевел значительные силы на прикрытие своих объектов, оголив защиту опорного пункта и базы бандформирования под водительством муллы Маланга. Огонь ПВО был быстро подавлен Су-25МИ, Ми-8 высадили десант в окрестностях поселка. Незначительные силы охранения не могли оказать сопротивления, и база была ликвидирована в течение светового дня. Без потерь с нашей стороны были уничтожены склады оружия и вывезены большие трофеи — результативность действий командованием всех рангов выше полкового часто оценивалась по количеству и номенклатуре привезенных трофеев, что порой заставляло делать запасы из «щедрых уловов» для предъявления их потом в случае менее удачных рейдов.

Постепенно становилось ясно, что война заходит в тупик. «Народная власть» существовала только на советских штыках, и уже в километре от границы расположения наших гарнизонов начиналась зона хозяйничанья моджахедов. Противник в слепой ярости, не имевшей ничего общего с ценностями ислама, вырезал семьи учителей, врачей, не являвшихся активистами, а просто желавшими вытянуть народ из безнадежного существования в полупервобытных и феодальных отношениях. Нищета и безграмотность, убогость и страх народа были позорным пережитком, не устраивавшим не только пришлых «шурави». Афганистан пытался выкарабкаться из векового отставания, отказаться от позорной практики унижения женщины, бесправия крестьян, от дремучего отставания в области медицины и образования. Но были (и сейчас есть) силы, желающие погрузить Афганистан еще глубже в бездну невежества, господства кучки предводителей и дельцов нарко- и оружейного бизнеса, непонятных и убогих законов шариата. СССР и мировое сообщество стали искать выходы из тупика, была объявлена политика национального примирения.

Новый, 1987 год на страницах газет болтовней политиканов обещал принести мир и покой. Но врагом, да и народом Афганистана, политика примирения была расценена как проявление слабости Кабула и ОКСВ. Сопротивление не

уменьшалось, и наши войска продолжали нести потери. Под вечер 10 января пара Ми-8МТ из 205-й ОВЭ была направлена на эвакуацию попавшей в окружение засады спецназа. Моджахеды сконцентрировали на вертолетах огонь всех видов вооружения. Одна «восьмерка» по мере сил прикрывала посадку вертолета к-на Дубины для подбора спецназа. Военное счастье спасло жизнь борттехника ст. л-нта В. Цуркана, ведшего огонь из РПК через иллюминатор, — когда он наклонился за новой лентой для пулемета, прямо в иллюминатор, над его головой пронеслась граната РПГ и разорвалась за его спиной в салоне. Дважды повезло молодому «старлею» — в момент взрыва он полусидел к нему спиной, которую прикрыл висевший на лямках парашют, принявший все осколки. Вертолету повезло меньше — он мгновенно вспыхнул, и экипаж едва успел покинуть его, прихватив оружие и патроны. На землю опустился вечер, и второй вертолет не смог забрать коллег, которым вместе с разведчиками пришлось подниматься в горы и организовывать оборону. Душманы не рискнули нападать ночью на отряд, получивший неожиданное пополнение в виде троих летчиков и пулемета. Перестрелка длилась всю ночь, и стал вопрос, кто успеет раньше — свои или усиление к противнику. В очередной раз вертолет показал, что война в Афгане — это его война. С рассветом на арену боя пришли Ми-24, покончившие с надеждой врага уничтожить или захватить спецназ и экипаж. Пока «крокодилы» грызли горы, «восьмерки» смогли забрать своих и под прикрытием Ми-24 вернуться домой.

Много горя принес день 4 марта 1987 г. Недалеко от Баграма был сбит Ми-24, на эвакуацию экипажа которого пошла пара Ми-8МТ С. Калинина и Е. Симороза. На тот момент не оказалось вертолетов сопровождения, но обстоятельства вынудили немедленно организовать поиск и спасение экипажа упавшего вертолета. Две «восьмерки», идущие без сопровождения, оказались легкой добычей врага — сразу после взлета они были обстреляны пулеметами практически в упор, вертолеты упали и сгорели, экипажи погибли.

После объявления политики примирения моджахеды провели серию пропагандистских акций, чтоб показать Афганистану, «кто теперь в доме хозяин», и вынудить СССР продолжать войну — любая война это не только кровь и смерть рядовых бойцов с обеих сторон, это еще миллионные барыши организаторов и «кукловодов», порой из-за океана. Наглость их достигла пика в инциденте с обстрелом советского города Пяндж в ночь на 9 марта 1987 г. Моджахеды обстреляли реактивными снарядами Пяндж и совершили нападение на группу пограничников

Московского погранотряда. В результате этих терактов погибли пограничники и мирные советские жители. Для обеспечения безопасности советско-афганской границы и предотвращения бандитских действий были прикрыты с афганской территории советские города и населенные пункты Кушка, Термез, Пяндж, Московский, Хорог и ряд других, а также все мосты и переправы. Для этой цели были выделены специальные подразделения, заставы и погранотряды, усиленные личным составом, артиллерией, в том числе реактивной, и другой боевой техникой. Округ получил дополнительно вертолеты и самолеты. Для очистки приграничной с СССР зоны от наиболее активных мятежников погранвойска вынуждены были совместно с афганскими силами в 1987–1988 гг. провести несколько операций. Например, 22 октября 1987 г. были сорваны действия непримиримой группировки Н. П. Имам-Сахиба по повторному обстрелу советского Пянджа. 17 января 1988 г. во время проведения спецоперации в зоне ответственности Пянджского погранотряда были сбиты два вертолета 23-го ОАП и один подбит. Вертолеты везли ДШМГ для уничтожения позиций реактивных снарядов, о которых накануне поступили сведения. Первый вертолет был сбит ПЗРК над самой землей, когда завис для высадки группы, а второму повезло увернуться — экипаж увидел пуск и смог резко просадить машину, поднырнув под ракету, которая прошла над вертолетом. Но после высадки группы второй ПЗРК подбил вертолет на отходе — он накренился и стал падать. Штурман вертолета ст. л-нт Р. Щеняев выпрыгнул с парашютом, но зацепился парашютом за ферму подвески вооружения, попал под лопасти и погиб. Командиру повезло больше — И. Шарипов выполнил прыжок с задержкой и смог приземлиться, правда в расположение врага. Третий вертолет, В. Попкова, бил по моджахедам НУРСами и пулеметом, идя к месту посадки Шарипова. Втолкнув того на борт, борттехник С. Шустиков и штурман Э. Курбанов кинулись к упавшему борту, надеясь спасти кого-нибудь из оставшихся членов экипажа и десанта. Все это время по вертолету Попкова велся огонь, множились пробоины и пошел запах керосина. Когда убедились, что в упавшем Ми-8 спасать уже некого, Попков забрал своих и пошел на взлет прямо на цепь моджахедов, предвкушавших легкую добычу.

Но боги войны любят смелых — вертолет упрямо лез вверх, вывозя пограничников и принимая все новые повреждения от огня противника. После посадки насчитали 21 крупную пробоину, не считая обычных пулевых, были повреждены топливная и гидросистема. Одна из пуль застряла в прицеле прямо перед

головой В. Попкова. За «Личную храбрость, бесстрашие командира экипажа вертолета» к-н В. Ф. Попков 21 апреля 1988 г. был удостоен звания Героя Советского Союза. Как уже отмечалось, часто принципы и верность вере у моджахедов легко забывались, когда противник предлагал хороший куш. Пограничники посчитали делом чести похоронить тела погибших товарищей на родине, и они были выкуплены у главаря банды 22 января. Хорошая иллюстрация декларируемой «искренности воинов джихада» и их реальной продажности.

Довелось вертолетам побыть и в роли целей для воздушного противника. 12 августа 1986 г. пара F-16 Пакистана через границу обстреляла Ми-24, выполнявший контрольный полет вдоль границы. Прямым попаданием Sidewinder было полностью отбито правое крыло машины, но вертолет, сохранив управляемость, смог «дотопать» до дома. Больше испытаний на долю «крокодила» досталось 22 мая 1987 г. Ми-24П к-на В. Александрова подвергся нападению с той стороны границы. Аппаратура СПО известила летчика о нападении, но обе ракеты пакистанцев ушли «в молоко», не захватив цель на ПМВ. Но пакистанские летчики не успокоились и запустили вдогон еще пару ракет. Одна из них попала в левый двигатель — разрушив броню капота, она повредила двигатель, вызвав пожар. Поврежденная машина пошла на базу, но в пути была обстреляна еще и ПЗРК, попавшей все в тот же левый двигатель — пламя остаточного пожара работало прекрасной мишенью для ракеты. Но удача была в тот день на нашей стороне — избитый, но не сдавшийся вертолет привез свой экипаж домой.

Если уж заговорили об удаче, стоит вспомнить А. Селиванова — летчик пережил три успешных для врага атаки ПЗРК. Первый раз, как уже упоминалось, он был сбит 25 сентября 1986 г. над Джелалабадом — ракета попала в десантный отсек Ми-24В, убив борттехника. Остальные члены экипажа сумели покинуть пылающую машину и приземлились в расположении родного 335-го полка. 14 января 1987 г. этот экипаж в паре с другим Ми-24 прикрывал эвакуацию раненых из Асадабада. Недалеко от Джелалабада его поразил ПЗРК «Блоупайп» — ракета снова убила борттехника вертолета и вызвала сильный пожар. Одновременно с этим по машине открыли огонь ДШК со склона горы, кромсая раненый вертолет. Снова экипаж покинул машину на парашютах и на земле занял оборону от бегущих к ним моджахедов. Оба летчика были вывезены подоспевшими вертолетами ПСС. Третий раз ПЗРК попытался достать его 20 апреля 1987 года — вертолет подвергся атаке девятью (!) ПЗРК. Первый попал в ЭВУ, разметав его в клочья, второй попал в левый двигатель, в него же через 3

секунды попала «Стрела-2М». Несмотря на все это, А. Селиванов смог дотянуть вертолет до аэродрома.

Тяжелая для наших войск операция проводилась силами 280-го ОВП 21 апреля 1987 г. На севере провинции Кандагар крупные силы противника блокировали лояльные к новой власти кишлаки. На снятие блокады и оказание помощи пострадавшим оборонявшимся был направлен десант на трех Ми-6 и паре Ми-8 с прикрытием из восьми Ми-24. Для поддержки операции был привлечен спецназ 173-го СПН и вертолеты 205-й ОВЭ. В районе цели вертолеты были на рассвете, и в предрассветной дымке два Ми-8 столкнулись и взорвались — выжил только один летчик и трое десантников. Спустя несколько минут прицельным огнем двух ДШК был расстрелян в воздухе Ми-24, он сделал аварийную посадку недалеко от кишлака. Под обстрелом к нему кинулся Ми-8 командира отряда 205-й ОВЭ м-ра Моисеева. К сожалению, к моменту падения на землю оператор Ми-24 М. Шамсудинов уже был мертв и спасти удалось только командира м-ра Захарова. Учитывая потери, операция была свернута, и оставшиеся машины вернулись на базу.

Летом 1987 г. проводилась операция по ликвидации банды под Гардезом. Ми-8МТ к-на С. Блохина из 50-го ОСАП вез на борту членов командования армии. Для определения ветра при его посадке на земле зажгли дымовую шашку. Вертолет сел на склон небольшого пригорка и, окутанный дымом и пылью, покатился вниз. В это время летчик попытался оторвать от земли машину и резко дал шаг-газ. Но вертолет уже проскочил ложбинку и по инерции заехал на пригорок, при этом лопасти пытавшегося взлететь вертолета рубанули его по балке, полностью ее отрубив. Вертолет подскочил в небо, но без рулевого винта вошел во вращение и опрокинулся на правый борт, ломая лопасти и шасси правого борта. Экипаж покинул машину. Борттехник был травмирован, поэтому не успел отключить подачу топлива в двигатели, и они еще продолжали работать, грозя пожаром. Пришлось штурману В. Бойко лезть в машину и выключать двигатели. Пожара удалось избежать каким-то чудом. К сожалению, этот инцидент оказал впоследствии пагубное влияние на карьеру летчика. В сентябре того же года экипаж проявил немалое мужество, забрав ночью из окружения 26 раненых. Летчики по предложению командования благодарной пехоты были представлены к высочайшим в СССР наградам — Героя Советского Союза и ордену Ленина, но опытные в подковерных интригах люди из наградного отдела припомнили им недавний инцидент с участием командования, и награды были опущены на порядок.

К сожалению, у нас жива поговорка, что «героем становишься там, где кто-то не сделал свое дело». Тяжелый эпизод имел место 8 декабря 1987 г. Недалеко от кишлака Хайракот был обнаружен караван, и на его досмотр была направлена группа вертолетов 239-й ОВЭ из Газни, из двух Ми-24 и двух Ми-8 с досмотровой группой на борту. В пути был обнаружен мотоциклист, и для его остановки и проверки вертолет ненадолго высадил группу, и все машины пошли в сторону каравана с другой группой. Через несколько минут спецназ запросил помощь — из соседнего кишлака по ним был открыт мощный огонь. Ми-8 к-на С. Евдокимова пошел к месту боя, скрываясь в русле пересохшей речушки. На одном из поворотов штурман вертолета Е. Новиков увидел трех моджахедов, стоявших на скальном утесе с РПГ и целившихся в вертолет. Командир резко вывернул машину, но одна граната все-таки попала в заднюю часть вертолета. Как видно, была повреждена трансмиссия РВ — вертолет резко стало мотать по сторонам, и он упал на землю с небольшой высоты. Экипаж успел отбежать, вертолет взорвался, и тут же начался обстрел со стороны подбежавших душманов. Пришлось перебежками, отстреливаясь, присоединиться к группе спецназа, которую они должны были забирать. Вовремя подошел ведомый вертолет, и его командир к-н А. Рудаев залпами НУРСов ненадоло разогнал и уничтожил часть врагов. Под обстрелом ДШК из кишлака он стал забирать экипаж Евдокимова и группу досмотра. В итоге в машину набилось свыше 20 человек — под шквальным огнем вертолет оторвался от земли, получил повреждение и упал в русло реки. Теперь оборону держали уже два экипажа и спецназ. Из Газни были экстренно посланы 6 Ми-8 и 10 Ми-24. В итоге, пока Ми-24 отбивали наших у моджахедов, их всех, с перегрузом, вывез м-р Н. Майданов, получивший впоследствии за эту и другие операции звание Героя Советского Союза. Вся обида ситуации в том, что эта местность была давно известна разведчикам как учебный центр по подготовке гранатометчиков с мощной ПВО и большим отрядом противника. Здесь без мощного прикрытия ударных вертолетов не рекомендовалось не то что садиться, а даже пролетать на низкой высоте. Но эти рекомендации разведчиков не были доведены до летчиков, практиковавших на полетных картах отметки мест повышенной опасности.

Довелось Н. Майданову столкнуться и с кавалерийской атакой со стороны неприятеля. 12 мая 1987 г. его звено было направлено в Абчаканское ущелье совместно с бронегруппой из трех БМП и трех БТР и Ми-24 прикрытия на ликвидацию крупного вьючного каравана. Моджахеды отчаянно сопротивлялись и даже перешли в конную контратаку. Трудно сказать, что заставило их

покинуть расположение лагеря и понадеяться на стрелковое вооружение и лошадей. Естественно, после залпа «Града» по наводке вертолетчиков от отчаянных кавалеристов осталась только кровь на камнях. Сам караван пытался отойти под покровом наступившего вечера, но его передвижению всю ночь мешал огонь спецназа и бронегруппы, а под утро узкие горные теснины «проутюжили» бомбами ФАБ-500 самолеты Су-25, отрезав как путь к отступлению, так и возможность помощи. Трофеи были хорошими — помимо стрелкового вооружения, мин и прочей обыденной мелочи были взяты китайские ДШК, ЗГУ, один миномет, пять пусковых установок РС, 16 ПЗРК, 7 орудий-безоткаток, 950 гранат РПГ, около тонны медикаментов. Почти все было уничтожено на месте, так как вертолеты не могли сесть на дно расщелины, а выносить на себе все это «богатство» не было смысла. Интересна причина незапланированного отстоя каравана — война войной, но как отмечалось, торговля в Афгане на первом месте — караванщики просто не смогли сторговаться с местными проводниками и по законам восточного базара решили еще поторговаться. Один денек…

До сих пор не до конца выяснены обстоятельства трагической гибели экипажа начальника разведки 50-го ОСАП м-ра А. Пискайкина. Есть основания полагать, что штурман, не имевший большого опыта ночных полетов в горах, ошибся в расчете времени снижения при перелете из Кабула в Гардез 21 января 1987 г. Машина начала снижение слишком рано и при перелете хребта столкнулась с горой — обломки на сто метров ползли по снежному склону, хороня экипаж и четырех пассажиров, оставляя за собой траурную полосу по снегу.

Начало 1988 г. принесло несколько крупных удач по пресечению караванных перевозок в Афганистане.

Своего рода триумфальным был разведвылет 21 января 1988 г. Пара Ми-24 из Кандагара обнаружила одиноко стоящий на дороге из Манджикалай грузовик, на который навели разведгруппу ст. л-нта Д. Подушкова. Как оказалось, у грузовика «МАЗ-500» заглох двигатель, а сам он доверху гружен оружием. Моджахеды пошли за техпомощью в ближайший кишлак, а единственный охранник сбежал, увидев вертолеты. Водители разведчиков смогли быстро устранить поломку, и машина своим ходом, под восторженные крики однополчан, пришла в расположение части. В числе трофеев, помимо собственно грузовика, было более сотни РС и 600 мин для миномета, которые разведчики при случае «вернули» их бывшим владельцам.

В феврале этого же года вертолетчики 335-го ОВП засекли караван, напоровшийся ночью на мины в районе Суруби.

Вертолеты выбросили разведгруппу, уничтожившую караван. Среди обычных трофеев было найдено четыре ПЗРК «Стингер» со всем комплектом технической документации.

Противостояние в Афганистане все более заводило власть и ОКСВ в тупик, но наша армия продолжала служить политическим силам, самим запутавшимся в целях и задачах нашего там пребывания. Неизбежными оставались и потери, и вот только несколько из них.

6 февраля 1988 г. экипаж Ми-8МТ м-ра В. Вахрушева из кандагарского 280-го ОВП в третий раз пошел на вывоз раненых от кишлака Гиришик, в 65 км от Лашкаргаха. Взлетая под огнем, командир стремился быстрее вывести машину из зоны поражения и слишком резко задрал нос вертолета. «Восьмерка» потеряла скорость и «свалилась», упав на землю. Оба летчика погибли сразу, а борттехник умер в госпитале 10 февраля.

Очередная беда пришла на кандагарский аэродром 16 февраля. Моджахеды подстерегли летевший на ПМВ Ми-24В из 205-й ОВЭ — на малой высоте вертолет не смог уклониться от огня гранатометчика, поддержанного расчетом пулемета. Граната попала в балку, вертолет просел и с ходу врезался в землю. У экипажа шансов не оставалось — м-р М. Хабибуллин и к-н А. Беляев погибли мгновенно, вертолет сгорел полностью, группа ПСС застала только выжженное пятно с оплавленными двигателями и сгоревшим фюзеляжем да отбитую хвостовую балку, сиротливо лежавшую рядом. Этот случай имел неприятный аспект с точки зрения податливости властей СССР насчет политики примирения. Накануне, 15 февраля, Беляев со штурманом 280-го ОВП Хабибуллиным летал на Ми-24П парой с майором Балашовым на уничтожение банды. Во время боя его пушку заклинило, и он вел огонь НУРСами, а затем борттехник л-нт Лещенок вел огонь из автомата. На следующий день Хабибуллин попросился снова в полет на Ми-24В с Беляевым вместо О. Алексеева, где и был сбит. Так как инцидент произошел возле «договорного» кишлака и в ответ ведущим были уничтожены «мирные дехкане», то Беляева сразу обвинили во всех грехах, ведь мертвые оправдаться не могут. Дошло до того, что в полет он отправился якобы чуть ли не пьяным и угробил экипаж своим лихачеством. Гражданскую позицию и совесть офицера проявил комэск, подполковник Косенков. Он тут же распорядился взять фотографа и вылетел на место катастрофы, чтобы документально подтвердить факт сбития вертолета — хвостовую балку, отбитую гранатометом, никак не спишешь на лихачество.

Несмотря на меньшую интенсивность полетов, несли потери и летчики ДРА — 14 мая 1988 г. у поселка Аликейль боевики

сбили Ми-8 (Ми-17) из кабульского 377-го ОВП Афганистана. Вертолет перевозил продукты и боеприпасы своему гарнизону, когда огнем пулеметов был обстрелян и сбит, летчиков убило еще в полете.

Дикой, обидной болью отозвалась у однополчан нелепая катастрофа 25 мая 1988 г. Ми-8МТ из выводимого из Афганистана 335-го ОБВП. Вертолет к-на С. Куруевского уже был в Союзе, семьи ждали интернационалистов. Во время перелета из г. Пугачева в Саратов сработала сигнализация малого давления масла в главном редукторе, но на нее не обратили внимания — ее вообще частенько звали «паникером», да и экипаж был опьянен предстоящей встречей с родными, любая преграда на пути к которой отметалась. Но не в этот раз — во время полета заклинило редуктор, и вертолет рухнул в Волгу, недалеко от с. Сабуровка. Великая мать-река русского народа приняла своих сынов, опаленных солнцем чужбины. Не выжил никто — погибли семь (на борту были еще четверо борттехников) человек, у семи семей праздничный стол стал поминальным…

В августе 1988 г. моджахедам удалось организовать огневую точку на высокогорной площадке недалеко от Кабула. Это могло привести к срыву пролетов самолетов в столицу Афганистана, так как значительная высота расположения точки или группы точек заставляла их еще больше набирать высоту только в зоне аэропорта, что повышало время их нахождения в перегруженном воздушном пространстве. Для их поиска и уничтожения регулярно снаряжались вертолеты, и 27 августа пара вертолетов, ведомая к-ном А. Литвиненко из 50-го ОСАП, смогла обнаружить и обстрелять огневую точку. Врагу удалось отбиться ракетами ПЗРК, одна из которых сбила ведущий вертолет. Экипаж пытался посадить машину, но пожар усилился, и было принято решение покинуть вертолет. Но время было упущено — высоты уже не хватило, и Литвиненко вместе с оператором л-нтом А. Мошковым погибли. К месту трагедии пошли вертолеты ПСС, ведомые командиром полка полковником А. Голованом. Под прикрытием Ю. Дарьина он смог сесть и забрать тела летчиков, при взлете вертолет был обстрелян пулеметами, а вдогон была пущена ракета. Не дал бог второй раз погибнуть кабульскому экипажу — энергичным маневром Голованов с телами своих боевых товарищей на борту смог увернуться и под прикрытием прийти на базу.

Мысли о скором выводе войск, сроки которого были оговорены на международном уровне, бродили в умах военнослужащих нашей армии в Афганистане. Но уровень напряжения боевой работы не спадал — враг отчаянно

выдавливал наши войска, стремясь поскорей занять освобождаемые позиции, получая локальный выигрыш в братоубийственной войне. Вторую половину 1988 г. враг ликовал и радовался уходу «неверных», предвкушая передел власти. Новый год, год окончательного вывода, принес новые трагедии.

Последние эскадрильи и вертолеты готовились к выходу в Союз — проводилась разведка погоды по пути следования, штурманы уже прокладывали курсы. Под вечер 1 февраля 1989 г. командир 50-го ОСАП полковник А. Голованов с оператором С. Пешеходько вылетел на Ми-24П с бортовым номером 01 на разведку условий ночного перелета полка из Кабула в Пули-Хумри. В 22.30 командир вышел в эфир со словами: «Погода на перелет соответствует, выпуск группы по плану разрешаю». Но он не вернулся на базу и не пришел к месту назначения. Долго искали всем полком пропавшего командира, и только 4 февраля удалось найти упавший вертолет в восьми километрах от Саланга. Как показало расследование, экипаж погиб в результате столкновения с горой в условиях плохой видимости поздним февральским вечером. Обидная гримаса военной удачи — храбрый командир полка, не раз лезший в самое пекло огня врага и заслуживший уважение боевых товарищей, погиб с оператором в результате метеоусловий и плохой видимости рутинного полета.

Последние дни пребывания ОКСВ в Афганистане принесли новые жертвы. В Македонском ущелье развернулся бой между прикрытием вывода войск и наседавшими моджахедами. Появились раненые. 9 февраля 1989 г. четыре вертолета из 254-й ОВЭ (Пули-Хумри) — два Ми-8 и два Ми-24 — получили задачу вывезти раненых. Группа наших солдат была заперта в узком жерле ущелья, но командиры «восьмерок», м-р Сидоров и к-н Шишкин решили рискнуть. Первый вертолет зацепил кончиками ротора скалы, но смог выйти и совершить аварийную посадку на склон. При этом вертолет упал на бок и загорелся, но экипаж успел покинуть обреченную «восьмерку». А вот второму экипажу не повезло — к-н О. Шишкин, л-нт П. Кроха и ст. л-нт А. Слушаев погибли в упавшем после аналогичного столкновения с горой вертолете.

15 февраля 1989 г. закончилась девятилетняя война, в которой не оказалось победителей. Но в отличие от позорной паники эвакуации из Вьетнама американских войск, когда с переполненных кораблей сбрасывали вертолеты для посадки следующей волны «демократов» с их пожитками и чемоданами, наши войска вышли в полных боевых порядках, походным маршем. СССР оставил в Афганистане развитую инфраструктуру

в надежде на обретение страной мира и согласия. Но новые режимы ввергли страну во мрак средневековых законов, кровавую «чистку» неполноценных ревнителей веры, разрушение столетних памятников культуры, выдержавших нашествия как англичан, так и «неверных безбожников». Не пришел мир в кишлаки Афганистана, и вот уже подросло новое поколение, не видевшее в жизни ничего, кроме прицела автомата и порции наркотика.

Прости нас, Афган, но это уже не наша вина…

В горах и пустынях Афганистана навсегда остались лежать 333 вертолета армии и погранвойск СССР. Восемь полноценных полков и сотни молодых жизней авиаторов были положены в жертву непонятным амбициям дряхлеющего имперского государства, в жертву борьбы идеологий и социальных систем. Тысячи вдов и матерей летчиков, пехотинцев, десантников и пограничников постарели вмиг, не зная, кого клясть и кому молиться в безбожной стране, где часто запрещали писать на памятниках место гибели их сыновей, отцов, мужей.

А в стране тем временем бушевали ветра перестройки и нового мышления. Афганская война из полутайного явления с ореолом мальчишеского романтизма как-то вдруг стала чем-то постыдным, и в сознание общества все чаще, с подачи западных «властителей умов», стали вдалбливать мысль о жестокости наших войск, о кровавых руках наших мальчишек и офицеров. Появились фильмы, в которых почему-то главные роли советских мужчин-воинов играют жеманные итальянские актеры из второсортных детективных сериалов. Почему-то весь пафос обличителей обрушился на простых исполнителей Приказа и оставшихся верными Присяге солдат, прапорщиков и офицеров, а те, кто отдал тот приказ, как всегда, и в новой жизни остались при власти и деньгах. Новые ветры несли не столько свежее дыхание, сколько поднимали зловонную муть тлеющих конфликтов и претензий разных наций СССР, образ защитника родины заменили на образ вечно пьяной солдатни. Страна покатилась в бездну, правительства союзников и «братьев по оружию» быстро продались за пару бигмаков из ближайшего «Макдоналдса», за новые и подержанные самолеты, вертолеты, ракеты США, Швеции, Израиля и других стран, активно пропагандирующих на словах разоружение, с кабальными условиями поставок *(например, США запретили компании Lockheed-Martin при продаже F-16 Block52+ передавать весьма неглупой и уж совсем не «безрукой» в области авиастроения Польше какие бы то ни было технологические ноу-хау, а обучение одного польского пилота обходится в 2,5–2,8 млн. долларов)* и с обязательным условием минимизировать эксплуатацию

поставленных ранее машин из СССР. Вместе с торжеством гуманизма — объединением Германии, разрядкой Европа узнала ужас этнических конфликтов, бомбежки Югославии, штурм Буденновска и расстрел детей в Беслане. Мир вздрогнул от атаки WTC 11/09, бесчинства и вандализма талибов, от бранной охоты США за собственным детищем — Бен Ладеном. История сделала смертельный виток, доказав старую истину, что ее единственный урок состоит в том, что из нее не извлекают уроков. И вновь в Афгане рвутся бомбы и падают вертолеты, вновь матери призывников и солдат в странах, отчаянно рвущихся в NATO на роль «пушечного мяса», не спят ночами. Все чаще в Афганистане вспоминают жизнь при «шурави» и сравнивают нас с очередными пришельцами из стран, продавшихся за долларовую косточку со стола США. Но это уже совсем другая история…

В подготовке материала использованы фотографии, воспоминания, коррективы и дружеская помощь нижеследующих лиц (в алфавитном порядке). За что им самая искренняя благодарность!

Майор О. Абайханов.
Майор А. Артюх.
Семья майора Н. Бабенко.
Семья капитана А. Белова.
Майор А. Берегов.
Майор Г. Говтвян.
Семья полковника В. Горшкова.
Полковник С. Гранкин.
Подполковник А. Яворский.
Семья капитана С. Кузнецова.
Ген. — л-нт, ГСС В. Очиров.
Ген. — п-к, ГСС В. Павлов.
Полковник А. Петриченко.
Полковник, ГСС А. Райлян.
Полковник В. Савченко.
Ген. — л-нт А. Сурцуков.
Ген. — л-нт Б. Ткач.
Ст. прапорщик В. Шевцов.
Ген. — м-р К. Шипачев
офицеры и прапорщики бывш. 205-й ОВЭ, Кандагар, ДРА
офицеры и прапорщики бывш. 280-го ОВП, Кандагар/Каган
офицеры и прапорщики 340-го ОВП, Калинов, ПрикВО

При работе над материалом частично использованы также публикации, взятые из открытых источников.

Сергей СЕРГЕЕВ

Сергей Сергеев родился в 1971 г. в семье военнослужащего. Все детство и юность прошли в среде летчиков армейской авиации. Учился в Харьковском авиаинституте по специальности «Самолетостроение», активно интересуется историей авиации и моделизмом, регулярно публикуется в авиационных изданиях Украины, России, США, Чехии, Польши и др. Страстный коллекционер и систематизатор исторической авиационной фотографии.

ISBN 978-5-699-40303-5
9 785699 403035 >

ЭКСМО